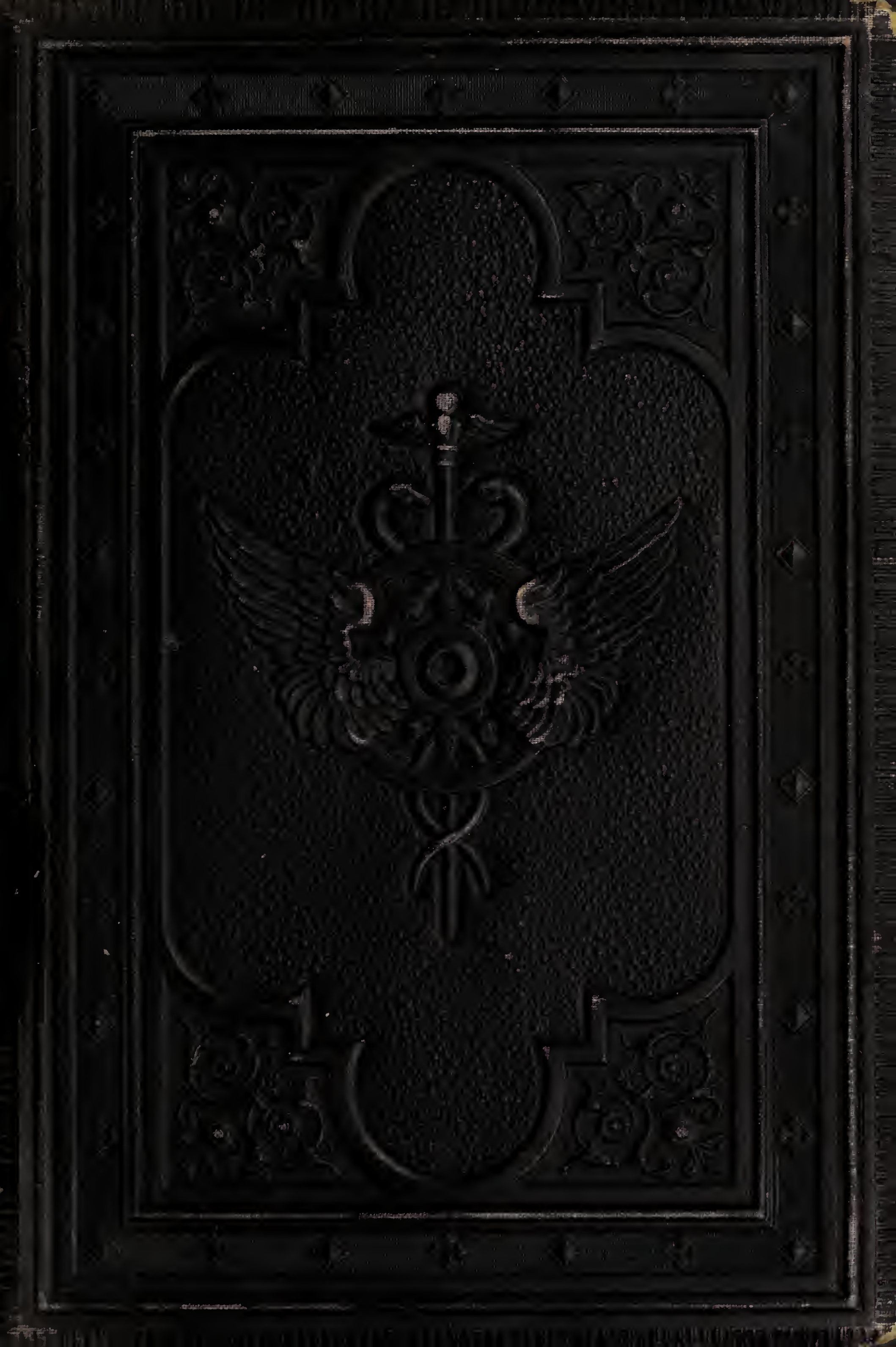
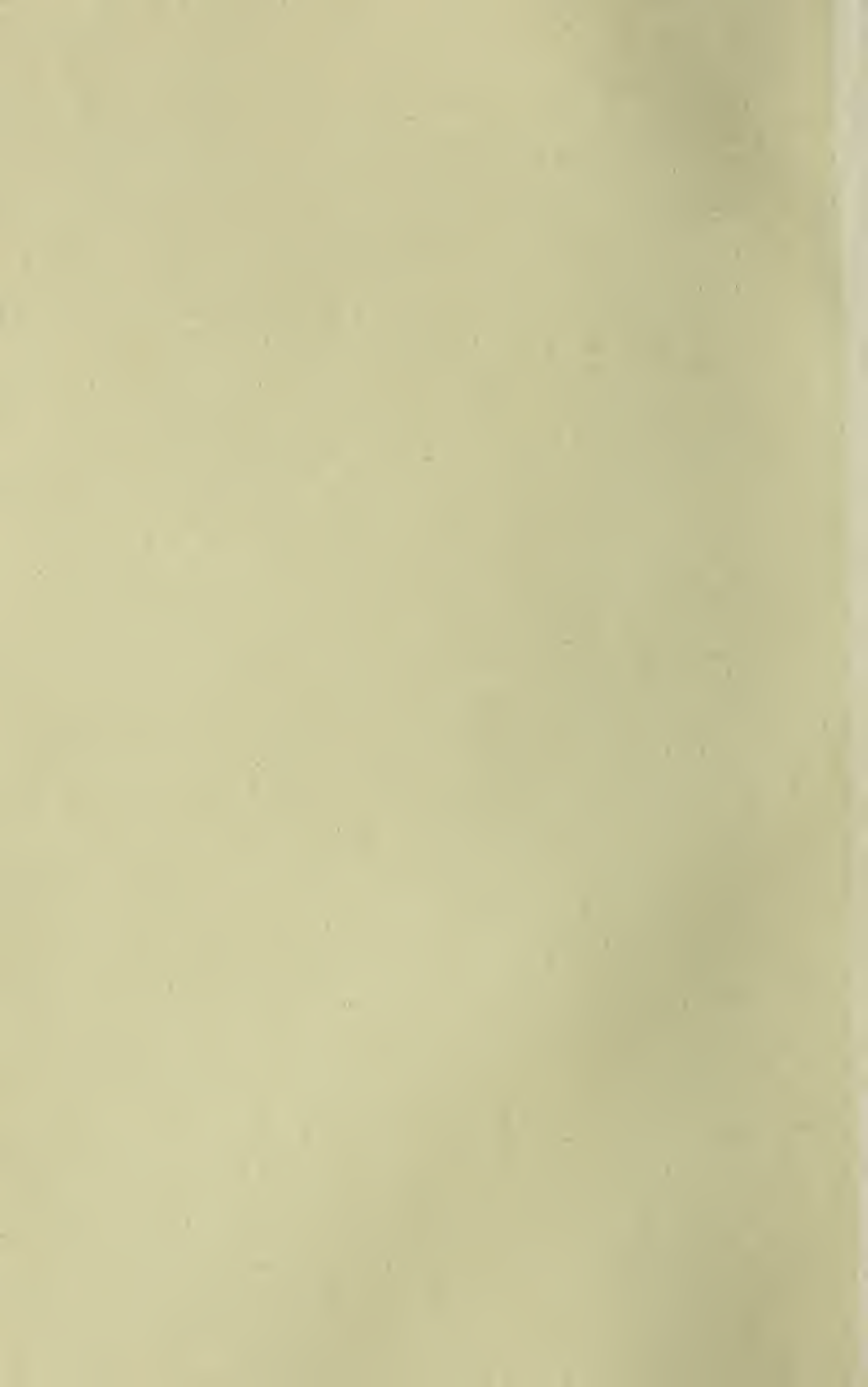
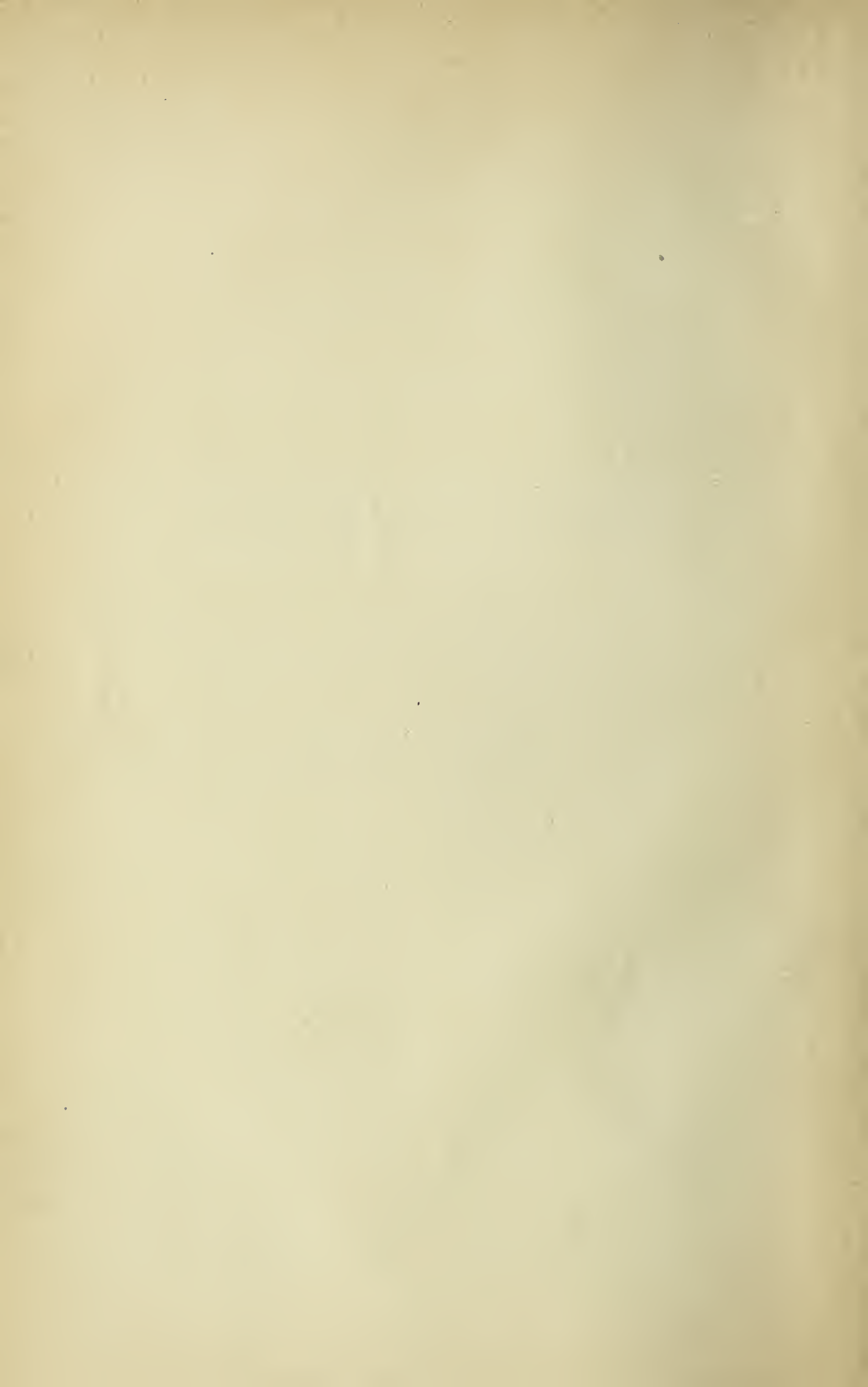






Maier-Rothschild.

Erster Band.



Maier-Rothschild.

Handbuch

der gesammten

Handelswissenschaften

für

ältere und jüngere Kaufleute

sowie für

Fabrikanten, Gewerbetreibende, Verkehrsbeamte, Anwälte und Richter.

Bearbeitet

von

Prof. Dr. M. Haushofer, Handelskammersecretär Dr. J. Landgraf,
Prof. H. Gießler und L. F. Huber, Lehrer der
Handelswissenschaften.

Erster Band.

Stuttgart.
Verlag von Julius Maier.
1879.

Druck von Hammer & Liebich in Stuttgart.

Vorwort.

Die Redaction des vorliegenden Werkes glaubt, als Vorwort auf die Sätze hinweisen zu dürfen, mit welchen seinerzeit der Prospect des Unternehmens begann. Diesem Prospect ist Folgendes zu entnehmen:

„Das Werk, welches unter vorstehendem Titel in's Leben tritt, hat die Bestimmung, ein gedrängtes und doch zugleich umfassendes Hand- und Nachschlagebuch des gesammten kaufmännischen Wissens zu werden; es soll nicht bloß den Zöglingen des Handelsstandes bei lichtvoller Darstellung des Stoffes die Gelegenheit bieten, sich in den für ihren Beruf nothwendigen Fächern auszubilden, sondern auch dem gereiften Geschäftsmanne in Zweifelsfällen die Summe kaufmännischen Wissens in leicht zugänglicher Form darbieten und vermitteln.

Der Nutzen eines derartigen Werkes ist wohl außer allem Zweifel. Bei der Raschheit, mit welcher die geschäftlichen Entschlüsse im Zeitalter der Eisenbahnen und Telegraphen so oft reifen und zur Durchführung kommen müssen, ist es dem Geschäftsmanne, der sich aus Büchern über irgend eine Frage informiren will, sehr häufig nicht möglich, eine ganze Bibliothek der Handelswissenschaften zu handhaben. Und auch jeder, der nicht gerade praktischer Geschäftsmann ist, aber doch Veranlassung hat, sich um irgend eine Frage des kaufmännischen Lebens zu bekümmern, findet in einem gedrängten Handbuche die nöthige Belehrung am leichtesten.

Soll ein derartiges Handbuch diesen Zweck erfüllen, so ist aber zweierlei nöthig. Einerseits muß nur wahrhaft gediegenes und das ganze Gebiet des kaufmännischen Wissens umfassendes Material verarbeitet sein. Andrerseits muß die Anordnung dieses ganzen Materials mit möglichster Sorgfalt so eingerichtet sein, daß jede Einzelnheit ihren wohlbegründeten Platz in dem System des kaufmännischen Wissens findet und jede Frage, die man an das Buch stellt, von diesem, wie von einem treuen, weg- und ortskundigen Führer sofort beantwortet wird.

Die erste dieser Bedingungen, die Gründlichkeit und Allseitigkeit des Inhalts, glaubt die Verlagsbuchhandlung vor Allem garantiren zu können durch

den Hinweis auf die für das Unternehmen gewonnenen Herren Autoren*) und ebenso auf die Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit ihres bisherigen Verlags an handelswissenschaftlichen Werken. Seit Jahren damit beschäftigt, das Gebiet der Handelswissenschaften in all' seinen Einzelnheiten dem Publikum aufzuschließen, gereift durch die reichsten Erfahrungen auf diesem Gebiete, in steter Fühlung mit den Bedürfnissen des Publikums wie mit den Anschauungen sachkundiger Autoren, kann die Verlagshandlung, deren Werke jetzt schon in jedem Comptoir, in jeder Handelsschule Zeugniß von ihrem Wirken geben, sich gestehen, daß sie auch zu diesem neuen Werke berufen sei. Unser Handbuch soll unter Wahrung vollster Originalität gewissermaßen den geistigen Extract einer Reihe bewährter und allgemein geachteter handelswissenschaftlicher Werke des gleichen Verlags enthalten.

Was das zweite Anforderniß, die Uebersichtlichkeit des ganzen Materials betrifft, so verweisen wir in dieser Hinsicht auf das detaillirte Inhaltsverzeichniß. Jeder Kundige, der einen Blick in dieses Inhaltsverzeichniß wirft, wird finden, daß ein dergestalt gegliedertes Buch nicht allein als Nachschlagebuch für den Geschäftsmann, sondern auch als Lehrbuch für den Handelslehrer wie zum Selbstunterricht brauchbar sein muß. Und in dieser doppelten Eigenschaft legen wir das Buch dem Publikum vor. Es wird unser Stolz sein, wenn dieses Buch in zahllosen Exemplaren durch alle Comptoirs — so weit die deutsche Sprache als Geschäftssprache reicht — von Hand zu Hand wandert, auf dem Pulte jedes Handelslehrers liegt, aber auch in allen Post- und Eisenbahnbureaux, in den Geschäftszimmern der Anwälte und Richter wie neben den einfachen Handelsbüchern des kleinen Gewerbsmannes seinen Platz findet."

Soweit äußert sich der im März d. J. veröffentlichte Prospect. Nur dem Umstande, daß die zu dem Werke herangezogenen Autoren seit Jahren schon in den von ihnen hier gedrängt bearbeiteten Wissensgebieten mit größeren Werken hervorgetreten sind, machte es möglich, in wenigen Monaten die gestellte Aufgabe zu bewältigen. Wo sich in der Ausführung unseres Buches etwaige Abweichungen von der, unserem Prospect beigegebenen Inhaltsübersicht finden, sind dieselben nur unwesentlich und in der Regel durch den Wunsch veranlaßt, Wiederholungen möglichst zu vermeiden.

Die Redaction.

---

*) Prof. Dr. **M. Haushofer**, Handelskammersekretär Dr. **J. Landgraf**, Prof. **H. Gießler** und **L. F. Huber**, Lehrer der Handelswissenschaften.

Inhaltsverzeichniß.

Erster Abschnitt.
Abriß der Handelsgeschichte.

Zweiter Abschnitt.

Abriß der Handelsgeographie.

Dritter Abschnitt.

Grundzüge der Nationalökonomie.

Vierter Abschnitt.

Der Industrie- und Fabrikbetrieb.

Fünfter Abschnitt.

Allgemeine Handelslehre.

Sechster Abschnitt.
Die Mittel des Weltverkehrs.

Siebenter Abschnitt.
Der Staatshaushalt in commercieller Hinsicht.

Erster Abschnitt.

Abriß der Handelsgeschichte.

I. Der Handel des Alterthums.

In den Anfängen aller menschlichen Cultur, als noch jede Familie blos für den eigenen Bedarf sorgte, war ein Handelsverkehr weder möglich, noch nothwendig. Die Uebergänge der Völker von der ungeregelten Wirthschaft einfacher Jäger- und Fischerhorden zum Betriebe der Viehzucht und endlich zu dem eines seßhaften Ackerbaues konnten sehr allmählig geschehen. Während dieser Uebergänge nimmt die Capitalbildung und die Theilung der Arbeit zu; die Erzeugnisse menschlichen Fleißes werden immer mannigfacher; mehr und mehr werden die verschiedenen Orte auf den Austausch angewiesen.

Im Ackerbaustaat erstehen die ersten Städte ursprünglich als Schutzwälle gegen die schweifenden Jäger- und Nomadenstämme. Hinter den Mauern der Städte fängt das industrielle Gewerbe an, sich zu entwickeln. Der Fortschritt vom Ackerbaustaat zum Staate mit voller gewerblicher Ausbildung konnte auch nur langsam geschehen. Immer weiter gedieh das Princip der Arbeitstheilung; mehr und mehr strebten die Völker darnach, von der Natur unabhängig zu werden. Mit der Ausbildung eines städtischen Gewerbes mußte der Handel, wenn auch Anfangs in bescheidenem Umfange, aufblühen. Das technische Gewerbe hat jedenfalls zuerst animalische, dann vegetabilische, zuletzt mineralische Stoffe verarbeitet.

Immer höhere Stufen wirthschaftlicher Vollkommenheit wurden erstiegen. Die fortschreitende Technik gestaltete immer mannigfachere Producte und machte damit den Handel immer nothwendiger und lohnender, so daß er nach und nach zu einem selbständigen Gewerbe werden mußte, während vorher Producenten und Consumenten der Waaren selbst den Austausch besorgt hatten. Fortschritte der Schifffahrt erweiterten das räumliche Gebiet des Verkehrs und machten die Völker unabhängiger von dem langsamen, umständlichen und theuren Landtransport. Gemünztes Geld, welches freilich nur sehr allmählig an die Stelle älterer minder vollkommener Tauschwerkzeuge treten konnte, erleichterte den Umlauf der Werthe. Gleiches that der Credit, der auch nur langsam mit der zunehmenden Ordnung der Rechtszustände wirksam werden konnte. Alle wirthschaftlichen Mächte erstarkten durch wechselseitige Wirkung. So finden wir in jenen Zeiten, von denen uns die eigentliche Geschichte, nicht mehr bloße Vermuthung,

Kenntniß gibt, schon ausgedehnte Handelsbeziehungen; es erscheinen bis zum Schlusse des Alterthums, theils nacheinander, theils nebeneinander, eine Reihe großer Culturvölker, jedes mit eigenthümlichen Verhältnissen und Schicksalen. Diese Völker sind die Aegypter, die Inder, die Babylonier und Perser, die Phönizier, Griechen, Karthager und Römer.

Aegypten, dieses älteste Culturland der Erde, reich befruchtet durch den fetten Schlamm, welchen die jährlichen Ueberschwemmungen des Nil zurücklassen, erscheint schon Jahrtausende vor unserer Zeitrechnung als wohlgeordneter Ackerbaustaat. Die dem Lande durch die Natur gegebenen Grundlagen seiner Wirthschaft ließen das Volk erkennen, daß der Landbau seine Stärke war. Frühzeitig auch findet man eine feste Gliederung der Kasten. Priester und Krieger, Ackerbauer, Handwerker und Hirten bildeten geschlossene Kasten. Später traten noch andere hinzu. Dem Boden wurden mit geringer Mühe reichliche Ernten an Weizen, Korn, Gerste und Flachs abgewonnen; auch Baumwolle ward cultivirt. Die Byblusspflanze lieferte Nahrung und Papyrus. Viehzucht war verachtet; das Handwerk hoch entwickelt. Die Weberei lieferte die berühmten Byssusgewänder und kostbare Teppiche. Auch die Färberei leistete Vorzügliches. Ebenso die Metall-, Holz- und Lederindustrie; erstere namentlich mit künstlerischer Formenschönheit. Berühmt waren auch die Thon- und Glasindustrie. Die Papyruspflanze ward zu Papier, zu Kleiderstoffen, Tauwerk 2c. verarbeitet. Den inneren Handel beförderten der schiffbare Nilstrom mit zahlreichen fahrbaren Canälen, sowie die großen ägyptischen Nationalfeste; daneben gesetzliche Bestimmungen über Darlehen, Wucher 2c. und polizeiliche Aufsicht auf Maß und Gewicht. Baargeld war wohl nur wenig im Umlauf. Der auswärtige Handel scheint mehr von anderen Völkern als von Aegyptern selbst unterhalten worden zu sein. Nach Osten hin war er Karawanenhandel mit dem Hauptknotenpunkt Pelusium; auf uralte Verbindungen mit Asien lassen chinesische Flaschen, in ägyptischen Gräbern gefunden, schließen. Exportirt wurden aus Aegypten hauptsächlich Bodenproducte; importirt Balsam, Wein, Oel, Bauholz, dessen Mangel keine große Handelsflotte entstehen ließ.

Lebhaftere Handelsthätigkeit begann in Aegypten seit König Psammetich. Das bis dahin festgehaltene System der Absperrung gegen außen fiel; griechische Regsamkeit drang in die ägyptischen Seestädte. Unter den Königen Nechao und Amasis (570—526 v. Chr.) erreichten Gewerbethätigkeit und Handel eine hohe Blüthe; namentlich wurden Bodenproducte vortheilhaft in's Ausland abgesetzt. Am meisten verkehrte damals Aegypten mit griechischen Kaufleuten und Seefahrern; Centrum dieses Verkehrs war die Hafenstadt Naukratis. Die späteren Eroberungen, deren Gegenstand Aegypten war, mußten natürlich theils Störungen der Handelsbeziehungen, theils neue Wirthschaftszustände herbeiführen. Wahrhaft glänzend war der Aufschwung der ganzen Cultur Aegyptens unter den Ptolomäern. Alexander der Große hatte die Stadt Alexandria gegründet, die schon unter seinem Nachfolger Ptolomäus Lagi zum Centrum des damaligen Welthandels wurde und diese Stellung durch Jahrhunderte behauptete. Die Ptolomäer erweiterten nach allen Seiten hin die Handelsthätigkeit Aegyptens; Ländererwerb in Syrien, Kleinasien, Abessynien und Nubien half dazu; eine große Flotte entstand aus den Wäldern asiatischer Länder; ihre Schiffe verkehrten im Mittelmeere und ostwärts nach Arabien und Indien; nach dem inneren Afrika ging Landverkehr. Um namentlich den Waarenzug von Indien nach dem Mittelmeer festzuhalten, ließen die Ptolomäer den vom König Nechao begonnenen Canal aus dem Nil in's rothe Meer für zwei nebeneinander fahrende

Schiffe erweitern. Den Handel nach Indien vermittelte das reiche Volk der Sabäer; der Waarenzug aus Innerafrika ging über Kyrene.

Indien erscheint ebenfalls schon im höchsten Alterthume als ein ganz merkwürdiges Culturland mit überaus reicher Natur und kostbaren Erzeugnissen, welche seit den Anfängen alles Verkehrs überall gesucht waren. Als herrschender volkswirthschaftlicher Grundsatz erscheint auch hier ein ausgeprägtes Kastenwesen. Die Klassen waren streng von einander gesondert; nicht allein der Beruf, sondern auch die religiöse Sitte und Satzung baute unübersteigliche Scheidewände zwischen den einzelnen Kasten auf. Die Industrie war schon frühzeitig hoch entwickelt, namentlich die Erzeugung mannigfacher Webstoffe, Metall- und Schmuckwaaren. Zum inneren Handel war hinreichende Veranlassung geboten durch die Mannigfaltigkeit, mit welcher die Natur ihre reichen Schätze über die verschiedenen Theile des Landes verstreut hatte. Die Westküste lieferte andere Naturproducte als die Ostküste; das Innere des Landes wiederum andere als die Ufergegenden. Wohlgebaute Straßen und die großen Wasseradern des Ganges und Indus unterstützten den Verkehr. Deßgleichen die früh schon übliche Münzprägung, polizeiliche Aufsicht auf Maß, Gewicht und Frachtwesen, obrigkeitliche Bestimmung der Waarenpreise. Käufer und Verkäufer trafen sich in Massen in den vielen Wallfahrtsorten und heiligen Städten, unter denen Ozene (jetzt Ougein) eine wichtige Rolle spielte.

Der auswärtige Handel wurde mehr von anderen Nationen, als von den Indiern selbst unterhalten. Wichtige Handelsstraßen gingen westwärts über Kabul nach Persien, nördlich über die Hindukuschpässe nach Baktra, einem Mittelpunkt des alten Welthandels, von wo sie sich theils nördlich in die turanischen Länder, theils östlich in die hohe Tartarei und bis nach China verzweigten. Der nächste, freilich sehr beschwerliche Weg nach China führte über das Emodusgebirge und durch Tibet. In uralter Zeit schon wurden auf diesen Wegen seidene Gewänder aus China gebracht. Auch der Seeverkehr Indiens ist uralt, begünstigt theils durch die regelmäßigen Monsoon-Winde des indischen Oceans, theils durch das vorzügliche Schiffbauholz der indischen Wälder. Ein wichtiger Hafen war Barygaza; lebhafter Verkehr ging nach den arabischen Küsten, wohin Sandelholz, Indigo, Baumwollwaaren, Eisen, Seide, Schmucksachen, Zimmt u. a. gebracht wurden; während man von dort Weihrauch und Specereien für den Gottesdienst, aus Afrika dagegen Gold, Straußfedern u. a. eintauschte. Die Araber trieben dann mit den indischen Producten weiter nach Westen hin Handel.

Babylon, in den Tagen des Alterthums, als das durch den Euphrat und Tigris bewässerte Tiefland von Mesopotanien noch fruchtbar und reich bevölkert war, eine üppige und mächtige Stadt, besaß eine blühende Industrie in kostbaren Luxusgeweben. Für den Absatz dieser, sowie für den Bezug der Waaren andrer Länder sorgten hauptsächlich die Karawanenzüge aus Syrien und Aegypten, sowie der Handelszug ostwärts über Baktra nach Indien. Es scheint, daß zur Zeit Nebuchadnezars Babylon auch schon Seehandel nach Indien und Arabien trieb. Nach der Unterwerfung des babylonischen Reiches durch die Perser (538 v. Chr.) erlosch die Handelsthätigkeit von Babylon.

Die **Araber,** deren größte Machtentfaltung und Handelsthätigkeit erst in die Zeit des Mittelalters fällt, hatten doch schon im Alterthum mehrere blühende und berühmte Handelsplätze, namentlich Saba und Gerrha, von welchen aus ein unternehmender Seehandel ostwärts nach Indien, nordwestlich nach Aegypten getrieben ward.

Die **Phönizier**, das berühmteste Handelsvolk des Alterthums, wohnten auf einem schmalen Küstensaume des heutigen Syrien. Die Lage dieses Ländchens, im Hintergrunde des mittelländischen Meeres, war eine außerordentlich günstige; die Natur hatte dasselbe mit werthvollen Bodenproducten, insbesondere mit gutem Schiffsbauholz ausgestattet. Werthvoller noch war die ungewöhnliche technische und Handelsbegabung des Volkes. Die Phönizier wohnten in einzelnen unabhängigen Städten, welche sich erst später vereinigten. Unter diesen Städten waren Byblus, Berytus und Aradus diejenigen, welche zuerst als Handelsstädte glänzten; später, aber zu um so großartigerer Machtentfaltung, erhoben sich Sidon und Tyrus. In der Zeit vor 1600 v. Chr. bestanden schon Niederlassungen der Phönizier zu Erwerbszwecken an einzelnen Küstenplätzen des Mittelmeeres (Aegypten, Cypern &c.). Von 1600 bis 1100 war Sidon die bedeutendste der phönizischen Städte; die auswärtigen Handelsniederlassungen wurden in dieser Zeit zahlreicher; der phönizische Handelszug reichte westwärts bis über die Säulen des Hercules (Gibraltar), östlich in die Euphratländer. Den Gipfel seiner Macht erreichte Phönizien zwischen 1100 und 750 v. Chr., als Tyrus die herrschende Stadt und das ganze Mittelmeer eine Domäne der Phönizier war. Mit dem Tode des Königs Hiram (947 v. Chr.) endete die Blüthe Phöniziens. Aegyptische, assyrische und babylonische Heereszüge zerrütteten Syrien und Palästina; viele Phönizier wanderten nach westlichen Colonien aus; Tyrus selbst wurde schließlich durch die Babylonier erobert und ging dann an die Perser über. Schon lange vor dem politischen Untergange der phönizischen Städte waren ihnen auf dem Gebiete des Handels in den Griechen gefährliche Concurrenten erwachsen.

Die industrielle Thätigkeit der Phönizier wurde früher vielfach übertrieben gerühmt. Größtentheils kamen die Waaren, welche den Phöniziern zugeschrieben werden, aus anderen Ländern oder waren Nachbildungen fremder Producte. Nicht einmal die Purpurfärberei und Glasfabrikation, worin sie es zu hoher Vollkommenheit brachten, dürfte von ihnen erfunden worden sein; letztere kam wahrscheinlich aus Aegypten. Verarbeitung der Metalle, Luxusgegenstände aus denselben, Gewebstoffe und Färberei sind hauptsächlich nennenswerth. Die Purpurfärberei verbreiteten sie an allen Küsten des mittelländischen Meers und hatten allenthalben ihre Fabriken, was sich aus dem kolossalen Luxus erklärt, der im Alterthum mit Purpurstoffen getrieben wurde.

Der phönizische Handel war ungemein vielseitig und eigenthümlich darin, daß er jeden Gegenstand und jede Gelegenheit aufstöberte und zu verwerthen wußte. Ein Hauptbestreben ging dahin, die Edelmetalle in den Productionsgebieten zu gewinnen. Durch die Phönizier kamen sie in die Handelswelt des Alterthums und man findet den Geldgebrauch am ältesten und allgemeinsten in der Nähe von Phönizien. Silber scheint hauptsächlich aus Tarsis, Gold aus Arabien gekommen zu sein; Zinn aus Spanien und Britannien; Kupfer aus Phönizien, Syrien und den Colonien. Neben den Edelmetallen waren Sklaven wichtiger Handelsgegenstand. Syrische und griechische Sklaven waren namentlich beliebt und der Gewinn aus diesem Geschäfte ein sehr großer, da die Sklaven wohlfeil gekauft und sehr theuer verkauft wurden. Wein, Oel, Gewürze und Specereien aus Arabien und Indien, Weihrauch, Zimmt waren ebenfalls gewinnbringende Handelsgegenstände; ferner Fische aus dem schwarzen Meere, Wolle und Leder für die industrielle Verarbeitung, fertige Kleidungsstücke, Vieh u. a. Der ägyptisch-phönizische Handel war besonders alt, und es waren namentlich die kunstvollen Industrieproducte der Aegypter auch Gegen-

stand des phönizischen Handels; desgleichen auch das ägyptische Getreide. Mit den thätigen Arabern bestand ein sehr lebhafter Verkehr über die Landenge von Suez. Mit den Sabäern theilten sich die Phönizier in den Handelsweg nach Südosten. Aber auch zu Lande ging der phönizisch-arabische Handelszug nach Mesopotamien. Außer Transitwaaren kamen aus Arabien hauptsächlich Vieh, Felle und Wolle. Mit dem arabischen Handel hing auch der äthiopische und indische zusammen, insbesondere die berühmten Fahrten nach dem Goldlande Ophir. Nach den Euphratländern führten aus Phönizien mehrere Handelsstraßen; und außer den babylonischen Industrieartikeln bezog man auf denselben auch indische Waaren. Exportirt wurden in jener Richtung europäische Producte, Bauholz, Wein und Oel. Andere Handelszüge gingen nach Armenien, welches Pferde und Sklaven lieferte, nach den goldreichen Ländern am Pontus und nach Palästina, welches Bodenproducte sandte, und wo merkwürdiger Weise phönizische Handelsthätigkeit dominirte. Unter den westlichen Handelsgebieten sind namentlich Griechenland, noch mehr die Colonialländer in Africa und Südspanien nennenswerth. Der Reichthum Spaniens an Naturproducten, vor Allem an Silber und Gold, aber auch an Bodenfrüchten ließ das Land zu einer unerschöpflichen Quelle für die phönizische Speculation werden. Ueberaus mannichfaltig waren die aus dem nördlichen Africa bezogenen Waaren.

Dieser ausgedehnte Handel war nur ermöglicht durch die wahrhaft glänzende Ausbildung, welche der Schiffbau und das Seewesen bei den Phöniziern fand. Schiffbau-Material lieferten die Cypressen und Cedern des Libanon, den Hanf zu Segel und Tauwerk das Land selbst. Besonders berühmt waren die nach fernen Meeresgegenden segelnden sogenannten Tarsis-Schiffe. Die phönizischen Seereisen reichten schon 1250 v. Chr. bis an den atlantischen Ocean und 2000 Jahre vor den Portugiesen umfuhren Phönizier den ganzen africanischen Continent.

Die phönizischen Kaufleute reisten gewöhnlich als Führer eigener Schiffe mit eigenen Waaren im Ausland, und blieben oft Jahre lang, manchmal ihr Leben lang in der Fremde. Viele wurden in andern Ländern ansäßig. Besonders bezeichnend für den phönizischen Handel ist die Gründung zahlreicher und großer Colonien, theils zu Handelszwecken, theils zu industriellem Betrieb. Nur durch die große Colonialmacht erklärt sich die lange Dauer der phönizischen Seeherrschaft. Unter den asiatischen Colonien sind Dan, Hamath, Tarsus und Laodicäa nennenswerth; an der syrischen Küste Dor und Joppe; am rothen Meere Eziongeber und Elat; unter den Inselcolonien des Mittelmeeres Cypern, Rhodus, sowie die Niederlassungen auf Sicilien, dem metallreichen Sardinien und den Balearen. An der afrikanischen Nordküste zog sich eine ganze Reihe von Colonien entlang, meistens von Tyrus gegründet. Die werthvollsten Colonien aber befanden sich in Tarsis (der südwestliche Theil von Spanien), später Turditanien genannt.

Karthago. 878 v. Chr. von Phöniziern aus Tyrus auf einer Landzunge im Golf von Tunis gegründet, mußte diese Stadt Anfangs ihren afrikanischen Gränznachbarn Tribut bezahlen, drängte aber bald die eingeborenen Stämme zurück und colonisirte ein Gebiet für sich, das ungefähr mit dem heutigen Tunis zusammenfällt. Andere phönizische Pflanzstädte an der afrikanischen Nordküste mußten nach und nach die Herrschaft Karthago's anerkennen, so daß dasselbe zur Hauptstadt eines afrikanischen Reiches ward, das westwärts noch erweitert wurde durch Colonien bis über die Meerenge von Gibraltar hinaus. Cultur und Politik waren ursprünglich der phönizischen entwachsen.

Karthago war eine Art Republik, in welcher die Macht hauptsächlich in den Händen grundbesitzender Adelsgeschlechter war. Eine wohlhabende Mittelklasse fehlte; früh zeigten sich schon die Schattenseiten der Geldherrschaft. Die Landwirthschaft stand in hoher Blüthe; auf industriellem Gebiet waren die Verfertigung von Metallwaaren, Lederwaaren und namentlich der Bau und die Ausrüstung von Schiffen berühmt. Aber von dem friedlichen Handelsgeist der Phönizier hatten die Kathager wenig geerbt; durch ihre auswärtige Politik weht ein kriegerischer und treuloser Geist. Die Machtentfaltung der Karthager richtete sich hauptsächlich nach den westlicheren Theilen des Mittelmeers, zumeist nach Spanien, wo sie sich zuerst an der Küste festsetzten, die Herrschaft über die alten phönizischen Städte erlangten, später aber auch ins Binnenland vordrangen, um die reichen Bergwerke auszubeuten. Auf Sardinien und Sicilien saßen sie wenigstens an den Küsten, während sie an den Küsten von Gallien und Italien nicht Boden fassen konnten. Selbst über die Meerenge von Gibraltar hinaus an den Westküsten von Europa hatten sie Niederlassungen. Im Bereich ihrer Colonien behandelten sie den Handel als Monopol; doch gelang dies nur in der westlichen Hälfte des Mittelmeers; denn in der östlichen Hälfte dominirten damals die Griechen. Mit den Einwohnern der Goldländer am Nigerflusse trieben sie stummen Handel; ihr Landhandel erstreckte sich in das Innere Afrikas, jedenfalls in die Oasen und nach Ober-Egypten. Die Grundlagen der karthagischen Macht bildeten blühende Landwirthschaft, eine mächtige Flotte und Armee und werthvolle Colonien; aber grenzenlose Herrschsucht und die überwältigende Rivalität Roms stürzte das merkwürdige Staatswesen und vernichtete die glänzende Stadt, welche zur Zeit ihrer Blüthe 700,000 Einwohner hatte. Der politische Untergang Karthagos ließ auch das commerzielle Leben desselben zu Grunde gehen.

Griechen. In den ältesten Zeiten der griechischen Geschichte waren Industrie und Handel unbedeutend; Ackerbau und Viehzucht Haupterwerbszweige; und diese wurden meistens durch Sklaven betrieben. Was an ausländischen Producten und Industrie-Erzeugnissen gebraucht wurde, brachten die Phönizier. Mit der dorischen Wanderung (1104) gestaltete sich das griechische Wirthschaftsleben regsamer. Es begann die Colonisirung der klein-asiatischen Küste: Die dortigen Städte begannen lebhafte industrielle und Handelsthätigkeit, die auch auf das Mutterland zurückwirkte. Die inneren Landestheile blieben bei Ackerbau und Viehzucht, die Küstenlandschaften warfen sich auf Handel und Schifffahrt. Letztere namentlich machte bald glänzende Fortschritte. Unter den wichtigsten Staatswesen Griechenlands hatte Sparta für den Verkehr geringe, Athen ungleich größere Bedeutung. Es wurde zur griechischen See- und Handelsmacht, namentlich unter Perikles. Dem Festland folgten die Inseln: Delos, als viel besuchter Wallfahrtsort, ward auch Marktplatz; Aegina, unweit von Athen, warf sich auf die Schifffahrt und die Metallindustrie und blieb fast 100 Jahre lang eine Seemacht. Auch Argos mit günstiger Verkehrslage erlangte unter Pheïdon einflußreiche Handelsstellung. Eine wichtige Rolle in der griechischen Handelsgeschichte spielen die Colonien, mit der dorischen Wanderung beginnend. Milet, Phokäa, Ephesus und Smyrna standen als Handelsplätze obenan; unter den Inseln Chios mit berühmtem Wein, Chos, welches werthvolle Gewänder erzeugte, Lesbos reich an Marmor, Holz und Früchten, Samos mit seinen Südfrüchten und Industriewaaren, Rhodus mit ausgedehnter Schifffahrt und bekannt durch seine Seegesetzgebung. Am Hellespont entstanden Abydos, Lampsakus, Heraklea,

Byzanz und andere Städte; auch in das schwarze Meer drang die Colonisirung. Die dortigen Handelsplätze kauften von den Einwohnern Vieh, Getreide, Schiffbauholz und andere Rohstoffe, auch Sklaven und brachten ihnen dagegen Industrieproducte, Wein, Südfrüchte u. drgl. Von den fernsten dieser Ansiedlungen gingen auch die Carawanenstraßen aus, welche den Griechen indische und andere asiatische Waaren brachten. Griechische Händler zogen nordöstlich über den Aral nach Mittelasien; südöstlich ging der Handelszug am Oxus aufwärts nach Baktra, Indien und China. Am vortheilhaftesten wurde diese Verkehrsrichtung namentlich für Byzanz. Weniger hervorragend war die Handelsthätigkeit der westlicheren Colonieen. Die ersten derselben entstanden auf den jonischen Inseln; spätere auf der italienischen Halbinsel. Die älteste derselben ist Kumä; auch Sybaris, Kroton mit ihrem Luxus und ihrer Kunstentwicklung, Tarent in günstiger Verkehrslage und mit lebhafter Schifffahrtsthätigkeit waren blühende Colonialstädte. Glänzender noch Syrakus auf Sicilien, eine der reichsten Städte des Alterthums mit großartiger Getreide-Ausfuhr. Keine Pflanzstadt der Griechen hat ihre Bedeutung so lange bewahrt als Marsilia (Marseille). Sie gründeten 546 ausgewanderte Phokäer. Durch sorgfältige Bodenkultur und lebhaften Verkehr mit gallischen und nordischen Völkern bis nach dem fernen Thule, durch gute politische Einrichtung und den Patriotismus ihrer Bürger wurde Marsilia nach dem Sturze von Karthago die wichtigste Stadt der westlichen Hälfte des Mittelmeers. Die spanischen Colonisationsversuche waren minder glücklich; werthvoller dagegen wurde das 631 in der Nähe des heutigen Tripolis gegründete Kyrene durch den Export der mannichfaltigen afrikanischen Producte. Durch all diese Colonien verbreitete sich griechische Sprache und griechische Cultur an den Ufern des Mittelmeers, regsamer Verkehr hielt die Colonien in beständiger Verbindung mit dem Mutterlande. Da sie nicht blos den Gewinn im Auge hatten, sondern den heimischen Sinn für das Edle und Schöne mit sich trugen, wirkten diese Colonien veredelnd auf die fernsten Länder.

Die Handelsartikel, mit welchen sich die Griechen beschäftigten, waren ungemein mannichfaltig. Getreide kam hauptsächlich aus Aegypten, Sicilien und den Ländern am schwarzen Meer; Wein von den griechischen Inseln fand Absatz in Aegypten wie bei nordischen Völkern; Oel aus Griechenland ging nach dem Morgenlande; griechische Südfrüchte im Austausch nach dem Norden. Bauholz, Flachs und Hanf, Arznei und Farbpflanzen waren gleichfalls wichtige Handelsartikel; aus dem Thierreich sind Pferde, Rinder, Häute und Wolle, Salzfische und Elfenbein die wichtigsten. Aus dem Mineralreiche edle und unedle Metalle, Salz, Bernstein u. a. Von Industrie-Artikeln brachte der griechische Handel Luxusgewebe, Baumwollstoffe, Glas- und Schmucksachen aus Phönizien, Leinwand, Papier und Tauwerk aus Aegypten, Teppiche von Samos, Kypros. Griechische Kunst und griechisches Handwerk selbst lieferten dem Auslande Waffen, Hausgeräthe, Töpferwaaren u. drgl. Auch der Sklavenhandel stand in Blüthe, hauptsächlich auf dem Markte zu Delos.

Die Eigenthumsverhältnisse waren geordnet; das städtische Leben ließ manche neue, für den Handel wichtige Einrichtung rechtlichen und politischen Inhalts entstehen. Der Handel Griechenlands bildet den Uebergang von dem einfachen Tauschhandel zum Kauf. Der Credit war sehr mangelhaft entwickelt; häufig begleitete der Gläubiger den Kaufmann, welchem er zu seiner Unternehmung Geld gegeben, auf der Seereise. Die Zinsen waren hoch, und betrugen in Athen 10—36 %. Zur Vermittlung der Darlehen dienten die

Wechsler, welche auch mit geprägtem und ungeprägtem Metall handelten. Für Geld und Gewicht war leidlich Sorge getragen. Münz-Grundgewicht war das Talent, eingetheilt in Minen, Drachmen und Obolen. In der spätern Zeit circulirte viel fremdes Geld in Hellas.

Die griechische Staatskunst beschäftigte sich in mancher Hinsicht mit dem Handel. Es gab in allen griechischen Staaten sogenannte Proxenoi, ähnlich unsern heutigen Consuln. Die einzelnen Staaten schlossen Verträge zur Erleichterung ihres Handels und zur Ordnung der Handelsgerichtsbarkeit. In Athen untersagten strenge Gesetze die Ausfuhr und den Zwischenhandel; Ausländer, welche in Piräus landeten, mußten $^2/_3$ ihrer Getreidefracht dort verkaufen. Für den Verkauf in Kleinhandel waren feste Preise obrigkeitlich bestimmt. Auch der Großhandel war polizeilich überwacht; für den Kleinhandel und Victualienhandel sorgte die Marktpolizei. Die Schuldgesetze waren streng. Hinderlich wirkten einestheils politische Reibungen der griechischen Staaten, wobei nicht selten einer dem andern den Markt gänzlich sperrte, sondern auch die hohen Gebühren für Benutzung von Häfen, Lagern und Märkten und die Zölle, die verpachtet waren, und von den Pächtern oft in einer schändlichen Weise ausgenützt wurden.

Etrusker und Römer. Lange vor den Römern erscheinen in Italien die Etrusker als altes Kulturvolk in mächtigen Städten wohnend. Sie trieben Landwirthschaft, Viehzucht und Bergbau, zeigten bedeutende industrielle Thätigkeit und standen in Handelsverbindung nicht nur mit den Karthagern und den griechischen Colonien, sondern auch mit nördlichen Völkern bis an das baltische Meer. Unter ihren Handelsplätzen sind Pisa und Kupra nennenswerth. Auf dem Kulturboden der Etrusker stand Rom, jenes merkwürdige Staatswesen, welches das glänzendste Staatsleben des Alterthums entwickelt und den höchsten Kriegsruhm sich erwarb, dabei aber in volkswirthschaftlicher Hinsicht erstaunlich wenig leistete. Vom Beginn seiner Größe bis zu seinem Untergang ernährte sich Rom von der Beraubung der alten Welt. Solange das Staatswesen klein war, gab ihm der Ackerbau eine gesunde wirthschaftliche Grundlage; Handel und Gewerbe standen niemals in Achtung, obwohl sie nicht vollständig entbehrt werden konnten. Sie blieben Sklaven und Freigelassenen überlassen. Das Seewesen scheint am Anfang des punischen Kriegs (263) noch ganz unbekannt gewesen zu sein. Das Raubsystem Roms begann mit der Einmischung in die Angelegenheit Siciliens, von da ab wurden Sicilien, Sardinien, Karthago, Illyrien, Macedonien, Spanien und Kleinasien römische Provinzen. Mit der Unterwerfung Karthagos war die Seeherrschaft Roms besiegelt. Der Verfall des Ackerbaus machte Einfuhr von Getreide und Wein aus den Provinzen nöthig, die siegreichen Kriege lieferten unermeßliche Schätze nach Rom und legten dadurch den Grund zu dem riesenhaften Luxus der Kaiserzeit. Wie das ganze Rom vom Raube lebte, so auch die einzelnen Verwalter der auswärtigen Provinzen. Die Beamtenstellen wurden zu Erpressungen aller Art benützt; die römischen Ritter wurden zu Zollpächtern und Speculanten, welche auf Wucherzinsen liehen. Habsucht, Bestechlichkeit, Bedrückung, Aemterhandel und Betrug saugten den Wohlstand der Provinzen aus. In Rom selbst ging die furchtbarste Sittenverderbniß vom Adel auf das Volk über; an die Stelle der tapfern und thätigen patriotischen Bürger trat ein verkommenes Geschlecht von Proletariern, auf Staatskosten genährt und von Wüstlingen und Betrügern, welche den Staat regierten. Der Grundbesitz, die Basis aller gesunden Volkswirthschaft verödete; die Sklavenwirthschaft machte

das Aufblühen freier Arbeit, Gewerbe und Handel unmöglich. Für Industrieproducte sorgten die Provinzen; unter den Geschäften des Handels und Verkehrs blühte hauptsächlich das gewerbsmäßige Geldverleihen.

Alle Mißstände der römischen Volkswirthschaft, während der Republik schon fühlbar, steigerten sich in der Kaiserzeit. Luxus und Arbeitsscheue überstiegen jedes Maß. Nur die Provinzen, welche seit der Kaiserzeit besser verwaltet wurden, nahmen, aber auch nicht für lange, einen Aufschwung. Verdienste erwarben sich die Kaiser durch die Verbesserung des Verkehrs, den Bau wahrhaft prachtvoller Straßen und die Einrichtung einer Staatspost. Vom atlantischen Meere bis zur Südgrenze von Aegypten führte ein zusammenhängender, mit Meilensteinen versehener Straßenbau durch Europa und Afrika.

Waaren kamen aus allen Gegenden der damals bekannten Welt. Sicilien lieferte Bodenproducte, Spanien desgleichen, außerdem viel Wolle, Wein und Oel, Gallien Fleisch und Schinken, Griechenland und seine Inseln Wein und Delicatessen. Besonders lebhaft war der Verkehr mit Alexandria, aus welchem man sowohl ägyptische als auch indische Waaren bezog, letztere hauptsächlich Artikel des feinsten Luxus: Edelsteine, Perlen, Seide, Gewürze, Farbstoffe, Specereien. Die Indier erhielten für diese Waaren Metalle, namentlich Silber und Silberzeug. Die directen Handelsbeziehungen mit Indien nahmen zu; und unter Kaiser Marcus Aurelius Antoninus erschienen römische Legaten sogar am chinesischen Hof. Der ungeheuren Einfuhr gegenüber vermochte Italien außer Wein und Oel fast nichts mehr auszuführen. Seine Zufuhr bezahlte Rom den Provinzen nur mit den Schätzen, welche es ihnen als Tribut vorher abgenommen hatte! Die römische Gesetzgebung, so glänzend sie entwickelt war, konnte Handel und Gewerbe nicht fördern; drückend dagegen waren die Land- und Wasserzölle, meistens verpachtet und ein Gegenstand häßlicher Speculationen.

Als endlich der Sittenverfall aus Rom in die Provinzen drang, der Steuerdruck immer härter wurde, die äußeren Provinzen unter den Verheerungen und Plünderungen barbarischer Stämme immer mehr verödeten, ging es mit der wirthschaftlichen und politischen Kraft des Reiches zu Ende. Rom hatte fast die ganze bekannte Welt unterjocht; es hatte seine Provinzen ausgesogen und als es damit fertig war, versank es unter dem Ansturme der Barbaren.

II. Der Handel des Mittelalters.

Die Handelsgeschichte des Mittelalters beginnt mit dem Untergange des weströmischen Reichs und endet mit der Entdeckung von America und der Auffindung des Seewegs nach Ostindien. Bezeichnend für dieses ganze Zeitalter sind das germanische Volkselement, das Christenthum und die Reste der römisch-griechischen Cultur. Den Anfang des Mittelalters bezeichnet der wilde Sturm der Völkerwanderung, jenes Entstehen und Verschwinden großer und kriegerischer Nationen, das endlich mit dem dauernden Uebergewicht des fränkischen Stammes und dem Staatswesen Karls des Großen seinen Abschluß findet. Ein weiteres bezeichnendes Merkmal für das ganze Mittelalter ist der

Feudalismus oder das Lehenswesen, welches seine volkswirthschaftliche und politische Bedeutung lange festhielt. Die Wirkung des Lehenwesens war die Zerstörung der ursprünglichen freien germanischen Gemeinde und des alten freien Bauernstandes, sowie die Entstehung einer Gesellschaft unzähliger kleiner Souveraine.

Das Christenthum war im Mittelalter nicht allein als politische und religiöse, sondern auch als wirthschaftliche Macht wirksam. Zunächst zerbrach es die antike Ansicht von der natürlichen Ungleichheit der Menschen und griff damit das Institut der Sklaverei an der Wurzel an. Mit seiner Tendenz, die ganze Welt zu umfassen, wurde es zu einem großartigen Werkzeuge für die Einigung der Völker. Es beförderte die Freiheit und die Ehre der Arbeit, das Familienleben und mit ihm Fleiß und Mäßigkeit. Als äußere Macht diente dem Christenthum die Kirchengewalt. In ihrer Gesetzgebung findet sich Vieles von volkswirthschaftlicher Bedeutung. Wichtig sind namentlich die Bestimmungen dieser Gesetzgebung über den Zins; ihre Anschauungen über ehrlichen und unehrlichen Gewinn, über Wucher und Luxus. Von wirthschaftlicher Bedeutung waren auch noch die großartige Anhäufung von Grundeigenthum im Besitz der Kirche, die Heiligung der Feiertage, die Ehelosigkeit der Priester, die wirthschaftliche Thätigkeit der Klöster.

Den politischen Umwälzungen, welche das Abendland durch die Völkerwanderung erfuhr, entsprach im Morgenland die dortige Umgestaltung durch den Muhamedismus, welcher für Jahrhunderte die Cultur der orientalischen Völker bedingte und auch auf das Abendland seinen Einfluß nahm. Dieser wurde vermittelt durch die Kreuzzüge, welche das christliche Mittelalter mit dem Orient wieder in Berührung brachten, alte Verbindungen wieder anknüpften, die Industrie und den Großhandel seit den Stürmen der Völkerwanderung wieder aufblühen ließen. Die Kreuzzüge weckten, indem sie den Norden mit dem Süden, den Westen mit dem Osten in Berührung brachten, neue Bedürfnisse; damit beförderten sie die Produktion und den Verkehr.

Während der Ackerbau gedrückt, schlecht und von unfreien mißachteten Arbeitern betrieben war, und seine wesentlichsten Fortschritte noch den Klöstern verdankte, regten sich die Keime neuer freiheitlichen Bildungen in den entstehenden Städten. Die städtische Bürgerschaft mit ihren Zünften entwickelte sich als Gegengewicht gegen den Feudaladel. Das mittelalterliche Städtewesen nahm seinen Anfang in Italien. Hinter den Mauern der Städte fand die Bevölkerung Schutz gegen umherschwärmende Räuber. Gewerbefleiß, künstlerische und wissenschaftliche Thätigkeit und Kapitalbildung konnten sich nur in den schirmenden Städten finden. Mit ihrem steigenden Wohlstand und Kraftbewußtsein fingen die Städte auch an nach Unabhängigkeit zu ringen, eigene Verwaltung, eigene Besteurung und eigene Gerichtsbarkeit zu verlangen. Die Folge waren Reibereien und Streitigkeiten zwischen den Städten und dem Adel. In Italien wie in Frankreich und in Deutschland vollzog sich derselbe Vorgang. Während manche Städte auf den Trümmern römischer Pflanzstädte erwuchsen, entstanden andere an Bischofssitzen, bei königlichen Schlössern und als Grenzplätze der Markgrafschaften. Große Klöster und Wallfahrtsorte wurden zu Marktplätzen. Das städtische Leben entwickelte sich namentlich am Rhein und an der Donau; in ihm als bedeutungsvolle Erscheinung das Zunftwesen. Hauptzweck der Zünfte war Schutz und Beistand der Zunftgenossen zur Blüthe des Gewerbs. Die Entstehung der Zünfte fällt zwischen das 11. und 13. Jahrhundert. Zuerst waren es die landläufigsten Gewerbe, welche

sich in Zünften vereinigten; Tuchmacher, Leineweber, Fischer, Schneider, Gerber, Metzger, Bäcker u. a.; mit dem zunehmenden Verkehr und Luxus vermehrte sich auch die Zahl der zünftigen Gewerbe. Aber die Zünfte wollten auch politische Bedeutung haben und am Stadtregiment theilnehmen. Folge dieser Bestrebung waren mancherlei Reibungen zwischen Handwerkern und Patriziern. Der Zunftverband war ein sehr fester, obgleich die Zunft in Meister, Gesellen und Lehrlinge gegliedert war. Jede Zunft hatte ihre eigenen Bestimmungen über das Recht zum Gewerbebetrieb, über die Aufnahme von Mitgliedern, über die Zahl der Gesellen und Lehrjungen, über Lehrzeit und Arbeitszeit. Jahrhunderte lang bewahrten sich die Zünfte ihren Einfluß auf die Gewerbethätigkeit.

Der Handelsverkehr, welcher durch die Völkerwanderung vollständig erschüttert war, entwickelte sich im Mittelalter zuerst an den Mittelpunkten des geistlichen Lebens, wo der Gottesfriede des heiligen Platzes auch dem Handel zu Gute kam. Den internationalen Handel förderten namentlich die Kreuzzüge, welche wieder Verbindungen mit dem Orient anknüpfen ließen. Den Seeverkehr des Mittelmeers besorgten neben den Arabern und den Griechen bald auch die italienischen Seestädte. Der Landhandel verband namentlich die italienischen mit den süddeutschen Handelsstädten. In den nordeuropäischen Städten erwachte mit der Kräftigung ihres Bürgerstandes auch der Verkehr. Die Transportmittel waren zwar sehr mangelhaft, namentlich die Straßen, regsamer die Flußschifffahrt. Bei der herrschenden politischen Zersplitterung war es nützlich und nothwendig, daß sich Kaufleute und Handelsplätze, welche die gleichen Interessen hatten, zu Gilden oder Hansen vereinigten, um in diesen Genossenschaften bessern Schutz zu finden, und auch in der Fremde die gemeinsamen Interessen fördern zu können. Märkte und Messen unterstützten den Handel, vielfach durch Könige, Fürsten oder Bischöfe privilegirt. Die staatliche und städtische Gewalt äußerte sich dem Handel gegenüber bald in der Ertheilung von Freibriefen, bald in mannichfachen Handelsbeschränkungen, namentlich in Zöllen, welche in höchst ungleichartiger und störender Weise an zahllosen Plätzen erhoben wurden.

Das Geldwesen war bei der herrschenden politischen Zersplitterung sehr schlecht geordnet, die Arten der Münzen zahllos, Münzfälschung häufig, das Werthverhältniß von Silber und Gold schwankend und ungeregelt. Unter diesen Umständen mußte das Geschäft des Geldwechselns bald sehr wichtig und einträglich werden; es wurde zumeist von Italienern betrieben. Einen wichtigen Zweig ihres Geschäfts bildeten die Anweisungen. Die Zahlung durch Anweisung (Wechsel) war in den Handelsstädten des Mittelmeers schon vor dem 13. Jahrhundert üblich und bei der Unsicherheit des Geldtransportes nach fernen Ländern unentbehrlich. Mit dem Institut des Wechsels mußte sich auch das Wechselrecht ausbilden, für dessen Entstehung die Zünfte der italienischen Kaufleute sorgten.

Obgleich die Kirche keine Freundin des Zinsnehmens war, und der Thätigkeit des Credits mit dem Zinsverbot entgegentrat, wurden doch in den Handelsgeschäften Zinsen üblich und mancherlei Wuchergeschäfte wurden getrieben, indem man die Zinszahlung versteckte. Dabei war der Zinsfuß ein sehr hoher und ungemein verschiedener.

Creditanstalten gab es im Mittelalter nur in sehr einfachen Anfängen: Kassenvereine von Kaufleuten in italienischen und spanischen Städten. Assekuranzanstalten entstanden zuerst in Italien und den Niederlanden. Auch

das kaufmännische Rechnen und die Buchhaltung fanden ihren Anfang in Italien.

Eine charakteristische Stellung behaupten im Handelsleben des ganzen Mittelalters die Juden. Von Landwirthschaft und Handwerk ausgeschlossen, waren sie genöthigt, sich auf den Handel zu verlegen. Da das christliche Verbot des Zinsnehmens für sie nicht galt, wurde das Geldverleihen gegen Zins ihr ausgedehntes und gewinnreiches Geschäft. Bald vertrieben, beraubt, durch Wuchergesetze beengt, bald wieder von hohen und niedrigen Schuldnern aufgesucht, wurden sie reicher und reicher. Das Gefühl gemeinsamer Abstammung und gemeinsam erlittener Leiden war ein festes Band, das die Juden aller Nationen aneinander knüpfte und in ihrem gegenseitigen Verkehr ein Vertrauen weckte, welches zur Ausbildung der Creditverhältnisse viel beitrug.

Die Byzantiner. Nach dem Untergang des weströmischen Reiches übernahm Byzanz die Erbschaft der antiken Cultur. Aber die Sittenverderbniß Roms war auf Byzanz übergegangen und das oströmische Volk besaß weder die Kraft noch den Willen zu gesundem wirthschaftlichen und politischen Leben. Neben schwachen Kaisern regierten Weiber, Günstlinge und Soldaten, der Staatshaushalt war und blieb zerrüttet, von Monopolen geschädigt. Die Volkswirthschaft des byzantinischen Reiches litt zuerst unter der Völkerwanderung, später unter den Umwälzungen, welche die Kreuzzüge demselben brachten. Trotz mancher mißlichen Geschicke, trotz des beständigen Andrangs fremder Kriegsschaaren an die Grenzen des Reiches blieb dessen alte Hauptstadt doch ein regsamer Verbindungspunkt für den Handelsverkehr zwischen Abendland und Morgenland. Seine überaus günstige Handelslage wurde aber weniger von den Byzantinern selbst, als von den Italienern ausgenützt. Pisaner, Genuesen und Venetianer schufen sich, untereinander stark rivalisirend, Geschäfte und politischen Einfluß und beuteten die trägen weichlichen Byzantiner nach Möglichkeit aus, bis deren innerlich längst verfaultes Staatswesen 1453 vor dem fanatischen Heldenmuthe der Osmanen zusammenbrach.

Die Araber. Dieses Volk, welches schon im Alterthum eine kaufmännische Vermittlerrolle zwischen Europa und Asien gespielt hatte, erlangte welthistorische Bedeutung als Träger des Islam. Religiöse Begeisterung führte die Araber durch drei Welttheile; ihren Siegen folgten eine eigenthümliche Cultur, Gewerbe und Handel. Trotz des weiten Gebietes, über welches der Islam sich ausdehnte, behielt er einen gemeinsamen Mittelpunkt in der heil. Stadt Mekka, die nicht allein für das religiöse, sondern auch für das commerzielle Leben durch die Wallfahrten, welche große Pilgermassen dahin führte, bedeutend wurde. Viele Städte, die im Alterthum Sitze der Cultur gewesen waren, blieben es auch unter arabischer Herrschaft, neue wurden gegründet, und zu Mittelpunkten muhamedanischen Lebens. Viel trugen zu diesem regsamen Leben die religiösen Bestimmungen bei, welche jede Art von Erwerbsthätigkeit beförderten. Ackerbau, Industrie und Handel, Kunst und Wissenschaft fanden in gleicher Weise Berücksichtigung. Auf industriellem Gebiet sind namentlich die mechanische Geschicklichkeit und der unbeschreibliche Fleiß der Araber rühmenswerth. Der Handel zog sich begreiflicherweise gern an die politischen Mittelpunkte der Provinzen. Die jährlichen Pilgerkarawanen nach Mekka wurden zu großen wandernden Märkten. Die dem Araber eigenthümliche Gastfreundschaft konnte auch nur fördernd wirken.

In Asien waren Bagdad, der Sitz der Kalifen, in dem fruchtbaren Mesopotamien durch seinen Reichthum und seine Luxusindustrie, Mossul mit

seinen Webereien, das glänzende Damaskus mit seinen Prachtgebäuden und Gärten und seiner berühmten Metallindustrie die hervorragendsten Städte; daneben der Seehandelsplatz Basra an der Mündung des Euphrat und Tigris, wie die syrischen Küsten und Städte: Beirut u. s. w.; Trapezunt als Handelsstadt des schwarzen Meeres, die größeren Binnenstädte Persiens bis ostwärts zu dem alten Baktra. Die Handelsverbindungen der Muhamedaner reichten ostwärts bis nach China und die Abgeordneten des großen Kalifen Harun Alraschid erschienen am chinesischen wie am fränkischen Hof. Auch nach dem südlichen Rußland gingen lebhafte Handelsverbindungen und kamen von dort her nordische Rohstoffe. Dort war ein wichtiger Punkt der Karawanenstraße Itil, in der Nähe der Wolgamündung.

Während die Araber in Asien auf den Trümmern einer alten Cultur weiter bauen konnten, fanden sie in Afrika vielfach noch die äußerste Rohheit. Aber auch diese bildete keine Schranke für die Eroberung und die Culturbestrebung der Araber. Das alte Kyrene, später Barka wurde zum wichtigen Handelsplatze; in die Oasen der Sahara, nach Fez und Marocco drang der Islam unaufhaltsam vor. Auch das alte Aegypten war unter der muhamedanischen Herrschaft nach wie vor der Getreidelieferant des mittelländischen Meeres; die oberägyptischen Bergwerke lieferten ihre Schätze und die ägyptischen Städte ihre Industrieprodukte. In der Hauptstadt dieses Landes, Fostat, später Kairo, drängte sich ein märchenhafter Luxus zusammen. Die afrikanischen Reiche und Städte standen in lebhafter Verbindung unter einander und immer gingen religiöser Fanatismus, kriegerische Thaten und Handelsfleiß mit einander.

Glänzender noch war, wenn auch auf kleineren Raum beschränkt, der civilisatorische Erfolg in Spanien. Nachdem das Reich der Westgothen in diesem Lande durch die Araber zertrümmert worden, breiteten diese sich fast über die ganze Halbinsel, dann östlich im Süden Frankreichs aus. Hier wurden sie zwar bald wieder verdrängt; aber in Spanien behaupteten sie sich als Mauren, gründeten ein eigenes Kalifat und beherrschten zwei Jahrhunderte lang das wirthschaftliche Leben der westlichen Mittelmeerländer.

Nirgends wurde der Ackerbau mit größerer Sorgfalt betrieben als in Spanien; die alten Bergwerke wurden wieder in Angriff genommen; die Metallindustrie blühte; die Seiden- und Woll-Industrie Spaniens wurde begründet; Leder, Porzellan und Papier waren hochgeschätzte Produkte der maurischen Fabriken. Lebhafter Handel exportirte aus Spanien Seide, Wollwaaren, Oel, Metalle und Metallwaaren; eingeführt wurden dagegen meist orientalische Luxusartikel. Eine Reihe von Seestädten belebte die Küste; aber auch das Innere war reich bevölkert.

Nicht allein auf dem Festlande verbreiteten Tapferkeit und Fleiß die arabische Herrschaft; sie ging auch über die See. Südwärts fuhren die Araber durch das rothe Meer an die Ostküste von Afrika nach dem Goldland Sofala und hatten Niederlassungen an der ganzen Ostküste. Nach Osten hin war der Haupthandel mit indischen Waaren arabische Domäne und in dieser Richtung fuhren die arabischen Schiffe nach Ceylon, an die Küstenplätze von Vorder- und Hinter-Indien und selbst im 8. Jahrhundert an die chinesische Küste.

Die Italiener. Nach der Zertrümmerung des weströmischen Reiches blieb Italien Jahrhunderte lang ein Tummelplatz der Heerzüge und Parteikämpfe, welche das wirthschaftliche Leben der Halbinsel fast vollständig erstickten. Erst vom 9. Jahrhundert an treten einzelne italienische Handelsstädte,

theils nacheinander, theils gleichzeitig wieder thätig in den Welthandel ein: Amalfi, Venedig, Pisa, Genua und Florenz.

Amalfi, eine Stadt unter byzantinischer Herrschaft, später Republik, an der Westküste Italiens ging voran. Ihre thätigen Bürger hatten Waarenlager in sicilianischen Städten; ihre Schiffe gingen vorzüglich nach der Levante; sie verbreiteten den Gebrauch des Compasses. Kriege und die steigende Handelsmacht anderer italienischer Städte ließen sie seit dem 12. Jahrhundert sinken.

Venedig, von Flüchtlingen aus dem Festlande auf den Inseln der Lagunen erbaut, ursprünglich unter oströmischer Herrschaft, erscheint 697 als selbständiges republikanisches Staatswesen, mit einem Dogen an der Spitze. Die damals noch schön bewaldete Ostküste des adriatischen Meeres lieferte Holz zum Bau der Stadt und der Flotte. Letztere errang ihre ersten Loorbeeren im Kampfe mit den Sarazenen. Die byzantinischen Kaiser erkannten bald die Wichtigkeit des aufblühenden Seestaats, knüpften mit demselben Verbindungen an und ertheilten ihm Vorrechte für den Handel im oströmischen Reich. Die Eroberung von Dalmatien und Kroatien, die Betheiligung der venetianischen Flotte an den Kreuzzügen und die Gründung von Handelsniederlassungen in der Levante erweiterten die Macht der Republik. Zwistigkeiten mit Byzanz fanden ein für Venedig glückliches Ende mit der Gründung des lateinischen Kaiserthums. Venedig erhielt reiche Besitzungen in Griechenland und die Vorstadt Konstantinopels, Pera. Im schwarzen Meere wurde Tana (Asow) eine blühende Colonie, geeignet für den Handel mit Rußland; auch mit Trapezunt, Armenien und Syrien wurden Verbindungen angeknüpft. Spätere Zwistigkeiten mit den Genuesen endeten für Venedig ungünstig durch den Sturz des lateinischen Kaiserthums, nach welchem die Genuesen eine Zeit lang in Konstantinopel und am schwarzen Meer allein Einfluß besaßen. Venedig entschädigte sich dafür durch Ausdehnung seiner Handelsbeziehungen nach Syrien und Aegypten; auch im schwarzen Meere gelang es im 14. Jahrhundert wieder festeren Fuß zu fassen, bis die Zerstörung der Colonie Tana durch die Mongolen dem Handel in diesen Gebieten ein Ende machte. Ihn hatten die Venetianer nicht allein auf dem Seewege sondern auch zu Lande durch Bulgarien unterhalten. Von Venedig kamen die orientalischen Waaren theils auf dem Landwege durch Tyrol nach Nordeuropa, theils zur See nach den flandrischen Städten, mit welchen ums Jahr 1318 schon direkter Seeverkehr bestand, welcher später glänzenden Aufschwung nahm. Die Blüthe des venetianischen Handels fällt ins 14. Jahrhundert, als die Republik eine Handelsflotte von 3000 Schiffen besaß. Eigene lebhafte Industriethätigkeit vermehrte die Handelsgegenstände; Seiden- und Tuchweberei, die Fabrikation von Leinwand, Baumwollwaaren, Waffen, Glas und Schmuckwaaren Venedigs waren berühmt, auch der Bau und die Ausrüstung von Schiffen.

Handel und Gewerbe waren durch die Regierung bevormundet und geleitet; alle Hilfsmittel zur Unterstützung des Handels wurden aufgesucht, das älteste Bankinstitut Europa's entstand in Venedig auf Grund eines Staats-Anlehens. Die ganze venetianische Handelspolitik ging darauf aus, andere Nationen zu übervortheilen und war um die Mittel dazu nicht verlegen. Neben dem glänzenden Reichthum und der Pracht, die die Republik entfaltete, neben manchen großen Männern, welche sie hervorgebracht hat, und unter welchen der Reisende Marco Polo (gestorben 1320) bis in den fernsten Osten Asiens auf dem Landwege vordrang, erscheint in der Geschichte der Re-

publik mancher eigennützige und herzlose Charakterzug und eine rücksichtslose, oft grausame Politik wirft ihre Schatten in die Vergangenheit dieses merkwürdigen Staatswesens. Der Verfall seiner Macht beginnt mit der Eroberung der levantinischen Länder durch die Türken und wird beschleunigt durch die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien, der dem ägyptischen und indischen Handel der Venetianer ein Ende machte.

Genua. Schon zur Zeit des römischen Reiches ein lebhafter Seehandelsplatz, kam Genua nachmals unter ostgothische und longobardische Herrschaft. Fortwährende Vertheidigungskämpfe gegen räuberische Einfälle der Sarazenen und Normannen weckten den kriegerischen Geist der Genuesen, der sie vor den Bewohnern anderer Handelsstädte auszeichnete. Gleich den Venetianern warfen sie sich auf den levantinischen Handel und betheiligten sich lebhafter an den Kreuzzügen, woraus ihrem Handel mancher Vortheil erwuchs. Während sie im Osten des Mittelmeeres mit den Venetianern concurrirten, rangen sie im Westen mit den Pisanern und erzwangen sich freien Handel nach dem maurischen Spanien. Nach dem Sturze des lateinischen Kaiserthums in Konstantinopel gelang es ihnen, die Venetianer aus dem Handelsgebiete des schwarzen Meeres zu verdrängen und eine Zeit lang die erste Rolle im Welthandel zu spielen. Es wurden Colonien am schwarzen Meere gegründet, die wichtigste darunter Kaffa; und von der Macht der Genuesen in den Pontusländern zeugen heute noch die gewaltigen Trümmer der Schlösser, welche sie dort erbauten. Verträge mit tartarischen, armenischen, ägyptischen, syrischen und maurischen Herrschern ermöglichten ihnen den Handel nach all' diesen Ländern, während leider im Innern des Staates der Kampf der Guelfen und Ghibellinen den Anfang langer innerer Unruhen bezeichnet.

Die Handelsbeziehungen der Genuesen reichten außer der Levante und den afrikanischen Ländern nach Frankreich, Deutschland und England; außer orientalischen Waaren brachten sie auch Produkte der eigenen lebhaften Industrie in Verkehr und bauten Schiffe für andere Nationen.

Die fortwährende Rivalität mit Venedig führte zu dem Kriege von Chioggia (bis 1381), welcher für Genua ungünstig endete. Innere Parteikämpfe folgten. Hiezu kam die Eroberung der levantinischen Länder durch die Türken. Zwar entsendete Genua eine Flotte zur Unterstützung des letzten byzantischen Kaisers; trotzdem fiel Konstantinopel und damit verloren die Genuesen ihren dortigen Besitz; nach und nach auch ihre anderen levantinischen Colonien. Die wichtigste derselben, Kaffa, wurde an die genuesische Bank St. Georg abgetreten, ging aber auch 1474 in türkische Herrschaft über. Obgleich fortwährende innere Zwistigkeiten die äußere Machtstellung Genua's immer mehr erschütterten und dasselbe schließlich eine Beute der Mailänder werden ließen, bewahrte es sich doch einen gewissen Wohlstand.

Pisa. Pisa erscheint als Handelsplatz schon im 9. Jahrhundert, bekämpfte gemeinsam mit Genua die sarazenischen Seeräuber und nahm den Mauren Sardinien. In Afrika hatte es kriegerische, in Konstantinopel commercielle Erfolge. Die Pisaner betheiligten sich an den Kreuzzügen und bahnten sich dadurch Verbindungen nach dem Orient an, außerdem nach Spanien, Sicilien und Afrika. Die Blüthe von Pisa währte nicht lange; es erlag der Uebermacht von Genua, verlor 1324 Sardinien an die Spanier und Corsica an die Genuesen. Nach wiederholten unglücklichen Kämpfen mit Genua kam Pisa 1406 an Florenz.

Florenz. Obgleich schon zur Zeit der römischen Republik bestehend,

war Florenz doch ziemlich unbedeutend bis zum 12. Jahrhundert. Von dieser Zeit an nimmt es trotz innerer Parteikämpfe stetigen Aufschwung, schüttelt seine commercielle Abhängigkeit von Pisa mehr und mehr ab und unterstützt seinen Handel durch den Gewerbefleiß und die Kunstthätigkeit seiner Bürgerschaft, später (1421) durch den Ankauf des Hafens von Livorno von den Genuesen, wodurch es von Pisa vollständig unabhängig wurde. Rasch entwickelte sich nun eine florentinische Seemacht, und da dieselbe der genuesischen und venetianischen nicht gewachsen war, ersetzten die Florentiner das reichlich durch ihre glänzende Industriethätigkeit. Der steigende Wohlstand der Stadt ließ ein künstlerisches und wissenschaftliches Leben dort erblühen, wie es sich nirgends in ähnlicher Weise fand. Unter dem Hause der Medizäer wurde Florenz der Mittelpunkt des geistigen Lebens von Europa, ein von allen Künsten geschmücktes Kleinod. Da diese Stadt eine selbstständige und blühende Industrie besaß, hatte sie auch durch den Fall des oströmischen Reiches nicht soviel zu leiden und zu verlieren, als Venedig, und konnte sich Reichthum und Einfluß bewahren.

Spanien. Neben der Thätigkeit der Mauren in Spanien erscheint jene der christlichen Spanier mit wenigen Ausnahmen ziemlich bescheiden. Nur die Catalonier, vielfach in Berührung mit den Mauren, zeigen früh schon regsame Schifffahrts- und Handelsthätigkeit. Der Hafen von Barcelona verkehrt seit dem 12. Jahrhundert hauptsächlich mit Italienern, aber auch mit Kaufleuten von der Levante, sowie mit den Handelsplätzen Nordafrika's. Durch den Verkehr mit den afrikanischen Ländern wurden die spanischen Seefahrer auch auf ihre späteren Entdeckungen vorbereitet. Eine nennenswerthe Industrie besaß Barcelona im Mittelalter noch nicht, wohl aber ein geordnetes Bankwesen und ein demokratisches, mit den Interessen des Verkehrs vertrautes Regiment. Nicht in dem Grade wie die Catalonier beschäftigten sich die christlichen Völker des mittleren und nördlichen Spaniens mit dem Handel und Verkehr. Erst mit der Vereinigung sämmtlicher christlichen Staaten Spaniens unter Ferdinand von Aragonien wurden die Bedingungen eines großartigen politischen und commerciellen Lebens geschaffen.

Frankreich. Unter den französischen Städten hatte Marseille stets eine gewisse Wichtigkeit behauptet und Verbindungen mit dem Orient festgehalten. Ihre Schiffe verkehrten im 6. und 7. Jahrhundert mit der Levante.

Die Kreuzzüge wirkten vielfach anregend auf die französische Volkswirthschaft, namentlich auf die Verbindungen zwischen Marseille und den Küstenstädten von Syrien. Die Bekanntschaft mit Industrieprodukten anderer Völker spornte den französischen Gewerbefleiß trotz einer kleinlichen obrigkeitlichen Bevormundung desselben. Seidenzucht, Tuchfabrikation und Färberei waren die wichtigsten Fabrikationszweige Frankreichs in jener Zeit. Der innere Handel wurde meist durch die lebhaften Märkte gefördert und waren unter diesen die von Beaucaire, Troyes und Montpellier besonders stark besucht. Vom 14. Jahrhundert an verschwand jedoch die Bedeutung dieser Messen, da der große Handel sich mehr nach den Seeplätzen zog.

Deutschland und **Niederlande.** In den Tagen der Völkerwanderung waren die Keime industriellen und commerciellen Lebens, welche die Römer nach den germanischen Provinzen gebracht hatten, untergegangen, und von aller commerciellen Thätigkeit war nur eins übrig geblieben: die Kühnheit und Gewandtheit der germanischen Seevölker im Befahren der nordischen Meere. Ein für damals bedeutender Verkehr fand in den Tagen der Karolinger durch

wendische Städte an der Ostsee, durch Friesen an der Nordsee, außerdem am Rheine und an der Donau statt. In den nordischen Meeren machten die Raubzüge der Normanen den Verkehr unsicher; in Süddeutschland besaß blos Regensburg damals namhaften Handel. Mit dem Aufblühen des Städtewesens seit Heinrich I. (918—936) begannen auch die Grundlagen des deutschen Gewerbslebens sich zu gestalten. Neben Regensburg und Magdeburg begannen die Rheinstädte sich zu rühren. Die städtischen Bürger wurden eine politische Macht. Zur Zeit der Kreuzzüge wurde die Donau zum großen Verkehrswege, auf welchem die Kreuzfahrer nach Osten zogen. Damals war Regensburg die bedeutendste Stadt Deutschlands, es verkehrte mit Italien und mit Rußland, ward jedoch später durch das mächtig aufblühende Wien überflügelt. Den italienisch-deutschen Handel besorgten vielfach Ulm und Augsburg seit dem 13. Jahrhundert. Für den Verkehr zwischen Deutschland und Venedig waren die Brennerstraße und Botzen wichtig. Zu den süddeutschen Handelsstädten Ulm und Augsburg, von welchen letztere eine großartige Weberei aufzuweisen hatte, kam sehr bald der vielseitige Gewerbefleiß Nürnbergs. Drei Hauptwege führten dazumal aus Deutschland nach Italien: der eine aus Bayern und Schwaben von Augsburg über den Brenner nach Verona, der andere von Luzern über den Vierwaldstättersee und den St. Gotthardt nach Mailand, der dritte aus dem obern Rheinthal über den Splügen. Die beiden letztgenannten Wege ließen auch die Schweizerstädte Zürich, Bern, Basel und die Bodenseestädte aufblühen.

Der Rheinhandel wurde seit dem 10. Jahrhundert lebhaft, namentlich in Straßburg, Mainz, vor Allem aber in Cöln, welches schon seit dem Ende des 12. Jahrhunderts diesen Handelszug zu beherrschen begann. Hinderlich für die damalige Rheinschifffahrt waren die vielen Zollstätten.

Während so in dem mittelalterlichen Deutschland an verschiedenen Orten selbstständiges Wirthschaftsleben sich zu rühren begann, bereitete sich an der Ostsee eine merkwürdige commercielle Bildung vor. Hier, wo die Slaven schon zur Zeit der Karolinger betriebsam und fleißig gewesen, lagen Anfänge von Handelsstädten, unter welchen das jetzt verschwundene Julin (Vineta) sagenhaften Reichthum entfaltete. Vom 12. Jahrhundert an gewinnt die deutsche Nation an der Ostsee Raum und läßt Städte erwachsen; die Kaufleute von Bremen und Lübeck wurden aufmerksam auf die fernen Ostseeküsten. Mitten in der Ostsee hatte schon vorher die Insel Gothland lebhaften Verkehr der Ostseeländer unterhalten. Dort bildete sich eine deutsche Ansiedlung, welche schon im 12. Jahrhundert von der Stadt W i s b y aus den Ostseehandel in die Hände nimmt. Bald wird Wisby zum vielbesuchten Handelsplatz. Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts entstehen Städtebündnisse der Binnenstädte mit den Küstenplätzen zum Schutz und der Stärkung des deutschen Handels an der Ostsee. Ein solches Städtebündniß, das lang eine großartige Macht bewahrte, war die deutsche H a n s a. Sie hat ihren Ursprung in der Verbindung der Städte Lübeck und Hamburg. Diese Städte kamen frühzeitig in Berührung und verbanden sich 1241 zum Schirm des Friedens und des Handels. Andere Städte schlossen theils mit Lübeck und Hamburg, theils unter sich solche Verträge. Den Seestädten gesellten sich Landstädte bei. Daß die Seestädte, insbesondere Lübeck, in diesem Bunde das Uebergewicht behaupteten, war erklärlich. Allmählig stellte der deutsche Handelsbund den nordischen Reichen eine nicht nur commercielle, sondern auch politische Macht entgegen, welche sich durch glückliche Kämpfe steigerte. So war aus den

Vereinen deutscher Kaufleute im Ausland und aus den einzelnen Bündnissen norddeutscher Städte ein großer Städtebund, die deutsche Hansa, entstanden. Seine Macht wurde zunächst den dänischen Königen fühlbar, mit deren einem, Waldemar, 1368 ein glücklicher Krieg geführt wurde. Immer mehr Städte traten dem Bunde bei, so daß er deren in der Zeit seiner höchsten Blüthe 70—100 umfaßte. Unbeirrt verfolgte dieser Städtebund das Ziel, den ganzen nordischen Handel zu beherrschen; er dehnte seine Beziehungen nach Rußland, Dänemark, Schweden und Norwegen, England, den Niederlanden, Frankreich, Portugal und Spanien, Süddeutschland und Polen aus.

Für den russischen Verkehr wurde Nowgorod seit Anfang des 13. Jahrhunderts der Mittelpunkt. Dorthin kamen die massenhaften Rohprodukte aus ganz Rußland: Pelzwerk, Getreide u. A., während Tücher und Metallwaaren aus England, Flandern und Deutschland dorthin abgesetzt wurden. Sitz des Comptoirs, an dessen Spitze ein sogenannter Oldermann stand, war der Peterhof.

In Schweden beuteten deutsche Kaufleute um das Jahr 1344 Kupferbergwerke aus, voran Danzig; auf der dänischen Insel Schonen war der schon im 12. Jahrhundert von Deutschen betriebene Häringsfang ein Gebiet gewinnreicher Thätigkeit für die Hansa geworden. Hochwichtig wurde auch der Handel mit Norwegen seit der Mitte des 13. Jahrhunderts. Hier wurde die Stadt Bergen der Mittelpunkt des hansischen Handels für anderthalb Jahrhunderte, nachdem englische und schottische Concurrenz besiegt war. Norwegen war fast in den Händen der Hansa, welche seine Rohstoffe, Pelze, Fische, Holz und andere Waldprodukte ausführte und dagegen Bodenfrüchte und Industrieprodukte zur Einfuhr brachte. Vergeblich waren die Bemühungen der norwegischen Könige, die Handelsmacht der Hanseaten abzuschütteln.

In England breitete sich die Hansa, begünstigt von den Königen, in London und in einer Reihe anderer Städte aus, um hauptsächlich englische Tücher zu exportiren. Ihr Hauptsitz war der sog. Stahlhof zu London, wo ein deutscher Oldermann residirte. Störungen erlitt der englische Handel der Hansa durch die Kriege, später durch die Eifersucht Englands.

In den gewerbefleißigen und thätigen Niederlanden (im Mittelalter theils zum deutschen Reich gehörig, theils kleine selbstständige Staatswesen), war schon zu Anfang des 12. Jahrhunderts eine vlämische Hansa vorhanden mit der Stadt Brügge an der Spitze. Hier in Flandern, wo alle Nationen freien Verkehr treiben konnten, fand auch die deutsche Hansa einen freien Markt für ihre Thätigkeit, freilich auch eine thatkräftige Concurrenz. Nach Brügge brachten die Hanseaten die Produkte der nordischen Länder, während auf italienischen Schiffen indische und arabische, sowie südeuropäische Waaren kamen. Die Engländer brachten ihre Wolle, die Deutschen Leinwand, Wein und Metallwaaren. So wurde Brügge im 13. Jahrhundert durch die Freiheit, welche es den handeltreibenden Nationen gestattete, zum Weltmarkt. In seinen Straßen begegneten sich Kaufleute aus allen Theilen Europa's; es entstanden eine Reihe von kaufmännischen Einrichtungen und die Börse von Brügge beherrschte den europäischen Geldverkehr.

Minder bedeutend war der Verkehr der Hanseaten mit den übrigen europäischen Ländern. Aus Frankreich brachten sie Weine und besuchten im 15. Jahrhundert Bordeaux und Rochelle. In Portugal gründete sie 1452 eine Niederlassung zu Lissabon; mit Spanien wurden erst in der zweiten

Hälfte des 14. Jahrhunderts Verbindungen angeknüpft. Der Verkehr Deutschlands mit Polen und Litthauen wurde durch die Städte Danzig, Thorn, Kulm u. A. vermittelt, wobei die Weichsel als wichtige Wasserstraße diente. Im Oder-Handel wurden Stettin, Frankfurt und Breslau wichtig.

So umfaßte in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Handelsthätigkeit der Hansastädte den ganzen Norden Europa's. Die erworbenen Reichthümer setzten sie in den Stand, eine lang unüberwindliche Kriegsmacht aufzustellen und in den Ostseeländern um so leichter zu dominiren, als dieselben nur wenig eigenes politisches Leben entfalteten. Aber auch für den mächtigen Städtebund kam die Zeit des Verfalls. Als 1386 Polen und Litthauen durch die Heirath ihrer Herrscher sich vereinigten und in dieser Vereinigung die Herrschaft des deutschen Ritterordens in den Ostseeländern zerbrechen konnten, als ferner durch die calmarische Union 1397 die Kronen von Dänemark, Schweden und Norwegen vereinigt wurden, waren im Norden und Nordosten Europa's Staatswesen entstanden, stark genug, um die Macht der Hansa nicht mehr dulden zu müssen. Zwistigkeiten mit dem König Erich, sowie andere mit den Niederländern lähmten die Thätigkeit des Bundes, obwohl sich derselbe noch während des 15. Jahrhunderts behauptete. Aber auch in Handelssachen kamen Mißerfolge. Seit 1411 nahm der Häringsfang auf Schonen bedeutend ab. Innere Zwistigkeiten schwächten die Kraft des Bundes, dessen einzelne Städte immer mehr anfingen, ihre eigenen Interessen ohne Rücksicht auf das Ganze zu verfolgen. Auch in Rußland verlor die Hansa ihren Boden, nachdem Nowgorod durch Iwan III. 1478 annectirt und der nowgoroder Hof der Hansa 1494 geschlossen worden war. In Rußland, Scandinavien und in England war die königliche Gewalt hinreichend erstarkt, um sich die Hansa nicht mehr gefallen zu lassen. Der Bund selbst hatte, vom deutschen Reich im Stiche gelassen, nicht mehr die Kraft, sich zu erhalten. Als endlich das Zeitalter der Entdeckungen neue Länder und neue Handelswege erschloß, war der schon geschwächte Bund völlig verloren; aber noch lange währte sein Sterben und er endete ganz allmählig, indem Glied für Glied sich ablöste. 1630 wurde zu Lübeck der letzte Hansatag gehalten.

III. Die neuere Zeit vom Zeitalter der Entdeckungen bis zur französischen Revolution.

1. Der Wirthschaftscharakter der neueren Zeit überhaupt.

Die Entdeckungen. Bis zur Neige des 15. Jahrhunderts war der Welthandel in den Bahnen geblieben, welche sich seit dem Alterthum allmählig gebildet hatten und im mittelländischen Meere sich zusammendrängten. Die Schifffahrt war Küstenschifffahrt geblieben; neue Länder waren wenig erschlossen, Vieles von den alten Handelsgebieten aus den Augen der Europäer gerückt, namentlich durch die türkischen Eroberungen in Asien. Bis hieher hatten im Laufe der Handelsgeschichte nur einzelne kühne Thaten wie flüchtige Blitze das Dunkel erhellt, welches die Hälfte der Welt umhüllte: die längst vergangenen Fahrten der Phönizier, die Handelszüge der Araber an den indischen und afrikanischen Küsten und die verwegene Fahrt der Normannen zu

Anfang des 11. Jahrhunderts über Grönland nach der Ostküste von Nordamerika, damals Winland genannt. Diese Entdeckungen wurden nicht verfolgt, der Compaß nicht benützt, um in den offenen Ocean vorzudringen, und die Handelswege blieben die gleichen. Auch die Reisen des großen Venetianers Marco Polo fanden keine Nachahmung und konnten, nachdem einmal der Islam in Asien festen Fuß gefaßt hatte, auch keine mehr finden. Da ging von einem kleinen seefahrenden Volk im fernen Westen Europa's der Anstoß aus für den mächtigsten Umschwung, welchen der Welthandel im Laufe seiner Geschichte erfuhr. Wie eine bloße Ahnung war es im Bewußtsein aller Seefahrer gelegen, daß jenseits der bekannten Meere und jenseits des großen gefürchteten Oceans noch Länder liegen könnten. Zudem kamen ja immer noch durch Vermittelung der Araber und der asiatischen Carawanen die köstlichen Waaren Indiens und die sagenhaften Berichte vom Reichthum und der Schönheit dieses Landes.

Das Verdienst, dem Welthandel neue große Bahnen erschlossen zu haben, erwarben sich die Portugiesen. Als im Jahre 1415 der Infant Heinrich der Seefahrer, angeregt durch geographische Forschungen, seine erste Expedition nach der Westküste Afrika's aussandte, begann ein Zeitalter der kühnsten Entdeckungen. Jene Expedition fand zwar nur das Cap Bojador; aber schon 4 Jahre später wurden Porto Santo und Madeira entdeckt; in kurzer Folge das grüne Vorgebirge und die Küste von Guinea. Die seltenen und reichen Waaren, welche die Seefahrer zurückbrachten, weckten die Abenteuerlust und die Gewinnsucht; neue Expeditionen suchten den Süden auf. 1475 wurde der Aequator passirt und 1487 erreichte der kühne Seefahrer Bartholomäus Diaz das Cap der guten Hoffnung. Im Jahre 1497 endlich gelang es Vasco de Gama, das Cap zu umsegeln und am 20. Mai 1498 in Calicut an der Küste von Malabar zu landen. Der Seeweg nach Ostindien war gefunden und wenige Jahre später (1500) faßte Cabral im Auftrage seines Königs, nachdem er zuvor noch Brasilien entdeckt hatte, festen Fuß in Ostindien, freilich blos vorübergehend, denn erst unter Admiral Almeida und noch mehr unter dem großen Vicekönig Albuquerque konnten die Portugiesen sich dauernd in Indien behaupten.

Fast gleichzeitig mit der Auffindung des Seeweges nach Ostindien ward eine noch weit folgenreichere That unternommen. Der Genuese Christoph Columbus, von seinem eigenen Vaterlande nicht hinreichend gewürdigt, hatte bei der Königin Isabella von Spanien Gehör für seine hochfliegenden Pläne gefunden. Einen neuen Weg nach Indien suchend, hatte er in neun Wochen auf armseligen Fahrzeugen den atlantischen Ocean durchfahren und war am 12. Oktober 1492 an der westindischen Insel Guanahani gelandet. Bald darauf wurden die größeren westindischen Inseln, Cuba, Haiti, Portorico, zuletzt das Festland von Südamerika entdeckt. 1512 fanden die Spanier mit Florida den nordamerikanischen Continent; bald darauf drang Vasco de Balboa über die Meeresenge von Darien zur Südsee vor. 1519 eroberte Ferdinand Cortez das mexikanische Reich und im gleichen Jahre begann der Portugiese Magelhaens mit spanischen Schiffen die Reise um die Welt, umfuhr die Südspitze des neuen Continents, entdeckte die australischen Inselgruppen der Ladronen und Philippinen und seine Nachfolger landeten endlich 1522 wieder in Spanien. Als 1531 Franz Pizarro Peru erobert hatte, waren die kühnsten Thaten des Zeitalters der Entdeckungen vollbracht. Aber die letzteren nahmen deshalb noch kein Ende. Engländer umfuhren das Nordcap nach

Archangel (1523); Holländer drangen 1595 bis nach Spitzbergen vor und der Engländer Hudson entdeckte 1607 die wichtigsten Länder des amerikanischen Nordens. Der zweite Weltumsegler Franz Drake fuhr von der Südspitze Amerika's längs dessen Westküste bis nach den Oregonländern. Im 17. Jahrhundert begannen auch die Entdeckungen des australischen Continents und der Inseln des stillen Oceans durch die Holländer und Engländer.

So wurden vom Ende des 15. Jahrhunderts an neue Meere und neue Länder in Fülle aufgeschlossen. Die Folge war, daß vielfach alte Linien des Welthandels verödeten, daß neue Städte und neue Völker den Welthandel in die Hände nahmen. Vom Osten Europa's wandte sich die Axe des Welthandels nach Westen, nach den Küsten des atlantischen Oceans. Die indischen Waaren kamen in größeren Massen und viel wohlfeiler nach Europa als früher. Die entdeckten amerikanischen Länder, anfangs blos der Tummelplatz für die spanischen Abenteurer, zogen mehr und mehr von der europäischen Bevölkerung an sich und wurden bald zu Lieferanten wie zu Abnehmern Europa's.

Politische Veränderungen. Eigenthümlich für die Geschichte der neueren Zeit gegenüber jener des Mittelalters ist die Bildung großer nationaler Staatswesen, die Kräftigung der Regierungen gegenüber dem mittelalterlichen Stände- und Städtewesen. Damit müssen auch die wirthschaftlichen Verhältnisse aus Angelegenheiten einzelner Stände und Städte zu Staats-Angelegenheiten werden. Hieraus erklärt sich die Ausbildung eines Systems staatlicher Wirthschaftspolitik, welches Jahrhunderte lang Geltung behielt. Durch diese staatliche Wirthschaftspolitik wurde manche ständische und lokale Eigenthümlichkeit abgehobelt, aber dafür an die Stelle manches kleinlichen Gesichtspunktes ein größeres Ziel gesetzt. Wie früher einzelne Städte, so fingen jetzt die ganzen Nationen einen lebhaften Concurrenzkampf um ihre wirthschaftliche Wohlfahrt an.

Der beginnenden Staatsallmacht wurde Handel, Industrie und Verkehrswesen unterworfen, und es begannen in der Wirthschaftspolitik jene Grundsätze zu einem ganzen System zu werden, welche man als Mercantilsystem bezeichnet, ein System, welches durch finanzielle und polizeiliche Einrichtungen die ganze Volkswirthschaft in eine bestimmte Richtung bringen wollte. Die Grundgedanken des Mercantilsystems sind folgende:

Der Reichthum eines Volkes ist nach der Menge seines Metallgeldes zu bemessen und die ganze Volkswirthschaft so einzurichten, daß möglichst viel Geld in das Land gezogen und in demselben erhalten, möglichst wenig Geld aus demselben gesendet werde. Man muß daher alle Zweige der Industrie im eigenen Lande ausbilden, damit man nichts von Waaren einführen muß, sondern Waaren ausführen kann. Dann muß der ganze Ueberschuß der Ausfuhr über die Einfuhr von anderen Völkern in Geld bezahlt werden. Der Unterschied zwischen der Ausfuhr und der Einfuhr ist die sog. Handelsbilanz; dieselbe ist günstig, wenn die Waarenausfuhr größer als die Waareneinfuhr und die Geldausfuhr kleiner als die Geldeinfuhr. Um eine günstige Handelsbilanz zu gewinnen, muß der Staat die Einfuhr fremder Industriewaaren durch Zölle und Einfuhrverbote verhindern, desgleichen die Ausfuhr inländischer Rohstoffe, sowie die Ausfuhr von Gold und Silber erschweren, dagegen die Ausfuhr inländischer Industriewaaren erleichtern.

Dieses System blieb bis zur französischen Revolution, theilweise noch darüber hinaus das herrschende, nachdem es einzelne Anfänge schon im Mittelalter gefunden. In England und Frankreich ward es im 17. Jahrhundert durch Oliver Cromwell (Navigationsakte) und den französischen Minister

Colbert zur Geltung gebracht; letzterer namentlich wollte die Volkswirthschaft bis in das Kleinste bevormunden. In Deutschland hatte Karl V. seine Politik in diesem Sinne eingerichtet. Andere Länder folgten und durch die ganze Welt ging die große mercantilistische Idee, daß Geld reicher mache als andere Güter. In Rußland blühte der Mercantilismus seit Peter dem Gr. Seine Ausläufer sandte er bis in das gegenwärtige Jahrhundert.

Das Mercantilsystem hatte auch wissenschaftliche Vertreter gefunden, zuerst unter den Italienern. Es fand aber auch seine Gegner, welche hauptsächlich der Anschauung, daß Geld allein reich mache, entgegentraten und dafür die Thätigkeit der Natur und die menschliche Arbeit als Reichthumsquellen betonten. Systematisch wurde diese Gegnerschaft mit der Schule der sogenannten Physiokraten. Sie gehen von dem Gedanken aus, daß die Benützung und Bearbeitung des Bodens und der Naturkräfte Quell des Reichthums sei und daß vor Allem der Landbau zu begünstigen und von seinen Lasten zu befreien sei, daß Monopole und Privilegien beseitigt, die Arbeit und der Verkehr frei gemacht werden müßten. Der Staat brauche das wirthschaftliche Leben nicht zu bevormunden; nützliche Unternehmungen entstünden und blühten von selbst. Gründer dieser volkswirthschaftlichen Schule war François Quesnay, Leibarzt Ludwig XV. Nach langem Kampfe sind ihre Anschauungen zur Grundlage der jetzigen Wirthschaftspolitik geworden.

Veränderungen der Produktion. Die Bodenproduktion litt noch unter dem ganzen Drucke des Mittelalters; der Bauernstand war mit Ausnahme Englands unfrei, die Bewirthschaftung des Bodens eine höchst extensive. Wüstes Land fand man überall in ausgedehnten Strecken, Fürsten und Regierungen wandten der Landwirthschaft nur ausnahmsweise ihre Sorgfalt zu. Dagegen erfuhr die Bodenproduktion einen großartigen Zuwachs durch die Thätigkeit der jungfräulichen Ländereien in der neuen Welt. Europa und Amerika begannen seit dem Zeitalter der Entdeckungen Thiere und Pflanzen an einander abzugeben und zu acclimatisiren, so weit dies die Natur gestattete. Auf amerikanischem Boden drang der Europäer mit dem Beil und dem Pflug in die Wälder vor und brachte seine alten Culturpflanzen dahin, die sich rasch einbürgerten. Ihm folgten auch seine Hausthiere; umgekehrt gingen amerikanische Pflanzen nach Europa über.

Eine Verbesserung der bäuerlichen Zustände trat jedoch erst mit dem 18. Jahrhundert ein, nachdem durch die neueren wirthschaftlichen und rechtlichen Anschauungen jene Fesseln gelockert waren, welche den Bauernstand im Mittelalter umfangen hatten: die Leibeigenschaft, die Frohnen u. A. Eine gründliche Besserung dieser Zustände konnte freilich erst die französische Revolution bringen. Bis dahin waren die Verbesserungen mehr technische und allmählige: fortschreitende Culturarbeiten, langsame Einführung intensiver Wirthschaftsmethoden, Einführung neuer Fruchtgattungen und Thierarten.

Die industriellen Gewerbe wurden durch die Entdeckungen neuer Länder kaum merkbar verändert und erlebten ihre große Umwälzung erst Jahrhunderte später mit der Einführung der Dampfmaschine. In der neueren Zeit standen sie wie im Mittelalter unter der Herrschaft der Zünfte. Diese war um so schwerer erträglich, als die mittelalterliche Zunftverfassung keine lebendige Fortentwickelung zuließ, sondern in engherzigen, hergebrachten Formen erstarrte. Zunftmäßige Maßregelung des Betriebes schloß die Gewerbe in die drückendsten Schranken; die Bedingungen zur Erlangung des Meisterrechts, die festbedingte Lehrlingszeit, das Eigenthum des Meisterrechts bei

Realgewerben, der Ausschluß jeder Eindringlinge durch die Zunft, das Privilegienwesen: das waren lauter Hindernisse einer freien, thätigen Concurrenz und eines lebhafteren Aufschwungs. Je mehr die Industrie nach Fortschritten drängte, um so starrer und unvernünftiger wurde der Widerstand der Zünfte.

Die Colonien und Colonialpolitik. Es war nur im Sinne des Mercantilsystems, daß man den Besitz von Colonien so hoch schätzte, und daß deshalb alle Staaten, die die Macht dazu besaßen, eifrig nach solchem Besitz strebten. Für den Handel erschienen besonders werthvoll jene Colonien, welche sog. Colonialwaaren, die in Europa nicht produzirt werden können, hervorbrachten. Während die Colonien des Alterthums fast durchgängig Privatgründungen gewesen waren, sind die neueren Colonien im Wesentlichen ein Werk der Regierungen auch dann, wenn Privatkapital die Mittel lieferte. Die Regierungen gingen darauf aus, die Naturschätze der Colonien womöglich für das eigene Land allein auszubeuten und den Handel nach den Colonien als Monopol zu betreiben oder zu vergeben. Es wurden Handelsgesellschaften mit dem ausschließlichen Handelsvorrecht nach den Colonien ausgestattet, welche von diesem Vorrecht den ergiebigsten Gebrauch machten, um sich zu bereichern. Sie drückten die Preise in den Colonien und steigerten dieselben künstlich in Europa. Die Schwierigkeiten und Gefahren des damaligen Seehandels lassen die Entstehung solcher Gesellschaften noch begreiflicher erscheinen. Die Regierungen fanden darin, daß sie sich die Privilegien theuer bezahlen ließen, ein einfaches Mittel zur Besteuerung des auswärtigen Handels. Später freilich, als der überseeische Handel nicht mehr so energischen Schutz bedurfte, wurden die Vorrechte solcher Handelsgesellschaften lästig, ihre Gewinnsucht zur Bedrückung der eroberten Länder.

Verkehrswesen. Während der Straßenbau mit Ausnahme Englands und Hollands bis in's 18. Jahrhundert arg vernachlässigt wurde, machte man für Regulirung von Stromläufen und Erbauung von Canälen bedeutende Anstrengungen, namentlich in Frankreich im 17., in England im 18. Jahrhundert, in Rußland seit Peter dem Großen. Das Postwesen, welches während des ganzen Mittelalters nur einzelne Anläufe genommen hatte (reitende Staatsposten in Frankreich seit 1464; städtisches Botenwesen in Deutschland seit dem 13. Jahrhundert; Metzgerposten), erfuhr große Verbesserungen, seit im Jahre 1516 in Deutschland eine regelmäßige Reichspost eingeführt und der Familie Taxis der Betrieb derselben übertragen wurde. Ihre Wagen und reitenden Boten vermittelten bald regelmäßigen Verkehr bis nach Frankreich und Italien. Neben der kaiserlichen Reichspost wurden auch einzelne Landesposten gegründet, wobei freilich die politische Zerrissenheit vielfach hinderlich war. In England wurde nach früheren unvollkommeneren Versuchen 1635 eine inländische Briefpost errichtet, aber selbst 1763 gab es zwischen London und Edinburg nur einmal im Monat regelmäßige Personenpost. In Frankreich, wo schon seit 1315 die Universität Paris eine Post unterhalten hatte, wurde eine solche Anstalt zunächst für Regierungszwecke unter Ludwig XI. unterhalten und ihre Benützung erst Anfang des 17. Jahrhunderts für das Publikum allgemein.

Die großartigsten Fortschritte mußte seit dem Zeitalter der Entdeckungen die Schifffahrt machen. Seit man von der bloßen Küstenschifffahrt abgegangen war, mußten die Schiffe größer und seetüchtiger werden, die nautische Kunst sich stets vervollkommnen. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts befuhren schon kolossale Fahrzeuge den Ocean. Während der Landverkehr in dem

schlechten Zustande der Straßen und in den zahllosen Zollstätten sein Haupthinderniß fand, erwuchs ein solches dem Seeverkehr in der Seeräuberei, welche namentlich in Westindien zur Blüthe kam (seit 1625) und dort in dem Neide der Franzosen, Engländer und Holländer gegen die Spanier Unterstützung fand. Die Seeräuber (Buccaniere, Flibustier) plünderten nicht allein die spanischen Flotten, sondern auch die Küstenstädte des Festlandes. 1535 beunruhigten in dem alten Handelsgebiete des Mittelmeeres die Seeräuberflotten der Barbareskenstaaten (Algier, Tunis und Tripolis) die Küstenländer dieses Meeres, führten eine Unzahl Christen in die Sklaverei, und konnten selbst nach der Zerstörung von Tunis durch Kaiser Karl V. nicht ganz unterdrückt werden. Aus dem westindischen und Mittelmeer-Gewässer zog sich der Seeraub später in die ostasiatischen Meere.

Für den Seeverkehr mußten sich besondere Rechtsanschauungen bilden. Zur Zeit der Entdeckungen betrachteten die großen Seevölker die von ihnen entdeckten Meere als ihr Eigenthum, eine Anschauung, welche durch die allmählige Betheiligung mehrerer Völker am Seeverkehr sich änderte. Die Grundsätze über die Behandlung der Handelsschiffe in Kriegsfällen waren lange Zeit schwankend und Gegenstand vielfacher Streitigkeiten. Das sogen. Seerecht wurde Gegenstand mannichfacher Verträge.

Zollwesen. Dasselbe bildete sich im Einklange mit der sonstigen nationalen Abgeschlossenheit und Einseitigkeit des Merkantilsystems aus. Das nackte Interesse der Staatskasse ohne Berücksichtigung internationaler Verkehrsbeziehungen ward zu oft maßgebend. Ein bestimmtes System brachte 1664 Colbert in die Zolltarife. Neben den Außenzöllen, welche hauptsächlich von der Rücksicht auf die Handelsbilanz bestimmt wurden, bestanden zahlreiche Binnenzölle.

Das politische Interesse am Handel führte zu einer Reihe von Verträgen zwischen den einzelnen Ländern. Dieselben waren von dem leitenden Gedanken des Merkantilsystems beherrscht, daß die Produktion und der Verkehr des eigenen Landes nur auf Kosten fremder Länder gedeihen könne. Jeder Staat suchte sich daher in diesen Handelsverträgen der auswärtigen Concurrenz möglichst zu erwehren. England mit seiner Navigationsakte ging hierin den übrigen Ländern als Beispiel voran. Man belastete den Handel der Fremden mit höheren Zöllen, als den der Einheimischen. Neben den Zöllen regulirten die Handelsverträge auch das Münzwesen, die Benützung der Binnenwasserwege und Seehäfen, das Lootsenwesen, die Messen und Märkte und andere wirthschaftlichen Angelegenheiten. Zur Unterstützung des auswärtigen Handels waren auch die Consulate von Wichtigkeit geworden, zunächst um im fremden Lande Schutz zu gewähren.

Handelsrecht. Die Entfaltung des Handels und Verkehrs machte eine besondere Gesetzgebung für Handel und Seewesen nothwendig. Die Grundlagen dieser Gesetzgebung wurden durch die schon im Mittelalter gebildeten Handelsgebräuche der Kaufleute gelegt. Eigentliche Gesetzbücher zur Regelung von Handel und Verkehr finden sich erst seit 1673 (Frankreich).

Credit. Bankwesen. Der Credit, welcher bis zum 15. Jahrhundert an der mittelalterlichen Anschauung über Unzulässigkeit des Zinsnehmens gelitten und bei der mittelalterlichen Produktionsweise auch keine Veranlassung zu lebhafterer Entfaltung gehabt hätte, erfuhr seit dem 15. Jahrhundert bedeutende Aenderungen. Die großen überseeischen Unternehmungen wie die steigenden Staatsausgaben verlangten energische Unterstützung durch geliehenes

Capital; damit fand der Credit ein ergiebiges Feld für seine Thätigkeit. Lange noch blieb zwar freie Bewegung ihm versagt; vielfach glaubte man im Zeitalter der Reformation noch das Zinsnehmen ganz unterdrücken, später doch dasselbe durch Wuchergesetze reguliren zu können.

Das Bankwesen erlebte zwar manche Verbesserung und Ausdehnung; aber seine großartigste Ausbildung blieb doch dem laufenden Jahrhundert vorbehalten. Namentlich währte es lang, ehe das Bankwesen der italienischen Städte des Mittelalters im übrigen Europa Nachahmung fand. Amsterdam gründete seine Bank 1609, Hamburg seine Girobank 1619; beide Gründungen waren hauptsächlich durch den Wunsch nach einer festen Währung bei dem herrschenden Mangel an guten Münzsorten veranlaßt. Banken zu Rotterdam (1635) und Stockholm (1657) folgten; den Uebergang zum modernen Bankwesen machte man in England mit der Gründung der Bank von England 1694.

Selbständige Entwicklung nahm das **Versicherungsgeschäft.** Als Seeversicherung hatte es seine Keime schon im Alterthum gefunden, in Brügge und Barcellona während des Mittelalters; zu Ende des 15. Jahrhunderts war die Seeversicherung in den europäischen Handelsstaaten schon allgemein.

Geldmarkt, Wechsel und Börse. Bis zum 16. Jahrhundert erscheinen fast blos Juden und Italiener als Vermittler des Geldverkehrs, welcher in Lyon, Paris, Nürnberg, Frankfurt, Augsburg und Antwerpen seine Hauptplätze fand. Neben dem Geldumwechslungsgeschäft war der Wechselhandel wichtig.

Der Verkehr mit Wechseln, welcher schon im 14. Jahrhundert in Italien sehr bedeutend gewesen war und sich im 15. Jahrhundert noch mehr ausgedehnt hatte, nahm immer mehr zu und ließ namentlich für die großen Meßplätze die sogenannten Meßwechsel entstehen. Die Messen von Lyon und Bessançon bildeten namentlich dieses Institut aus. Im 17. Jahrhundert wurde die Weiterbegebung des Wechsels (Indossament) üblich, wodurch der Wechsel in viel höherem Grade zu einem Surrogat des Geldes wurde. Mit der ausgedehnten Benützung des Wechsels war aber auch eine eigene Gesetzgebung in Wechselsachen nothwendig geworden. Sie findet ihre Anfänge in Bologna 1569, in Deutschland im Anfang des 17. Jahrhunderts.

Weitere Ausdehnung erhielt der Geldhandel durch das beginnende System der Staatsanleihen. Die steigenden Staatsbedürfnisse machten Staatsschulden nöthig; der Handel mit Staatsschuldscheinen wurde ein gewinnreiches Geschäft. Da auch die großen, vielfach schwindelhaften überseeischen Unternehmungen nur auf Aktien gegründet werden konnten, kam der Handel mit Aktien hinzu; das Börsenwesen bildete sich aus und im 16. Jahrhundert finden sich die Börsen, zumeist von den italienischen Wechslern gebraucht, in den Niederlanden, in Frankreich und England.

Geldwesen. Die neuere Zeit zeigt den Uebergang der älteren Naturalwirthschaft zur modernen Geldwirthschaft. Dieser Uebergang, der sich früher blos in einzelnen Handelsstädten vollzogen hatte, wurde nun allgemein und namentlich erleichtert durch die Zuflüsse von Edelmetallen aus den neuen Ländern. Neben den alten Ständen und Berufsklassen erscheint als neue die wirthschaftlichen Verhältnisse umwandelnde Macht, das Geld mit seiner Erleichterung der Kapitalsammlung und des Verkehrs.

Einen großartigen Umschwung erlebte das Geldwesen mit der Entdeckung der amerikanischen Gold- und Silberminen. Seit der Entdeckung Amerikas begann ein Strom von Edelmetallen nach Europa zu fließen, zuerst

Gold und seit 1522 auch Silber. Gold kam zuerst von den westindischen Inseln und aus Centralamerika; Silber aus Mexiko und Peru, bald auch aus Chile. In die Reihe der Goldländer traten noch Neu-Granada und namentlich Brasilien. Die Wanderung der Edelmetalle aus den amerikanischen Minen nach Europa bewirkte eine vollständige Preisrevolution. Bis an den Anfang des 16. Jahrhunderts waren das ganze Mittelalter hindurch die Preise der Edelmetalle gestiegen; von diesem Zeitpunkte an sanken sie, erst langsamer, dann rascher bis zum Ende des 16. Jahrhunderts. Am stärksten ist dieses Sinken in der Zeit von 1560—1600. Die vermehrte Goldmenge ward keineswegs gleichmäßig über die verschiedenen Völker und Volksklassen vertheilt; einzelne Einkommenszweige erhielten rascheren, andere langsameren Reichthumszuwachs. Bedeutende Veränderungen im Leben der Völker waren die nothwendige Folge. Verarmung des niederen Adels, Proletariat, steigender Reichthum und Ansehen des Bürgerstandes sind Erscheinungen, die sich in jene Zeit zurückverfolgen lassen.

Das Münzwesen wurde von den Regierungen in der Regel zu finanziellen Zwecken ausgebeutet. Der Nennwerth, der Curswerth und der wahre Werth der Münzen stimmten nicht überein. Man ging von der Ansicht aus, es handle sich beim Gelde nicht um den wahren, sondern um den Nennwerth. Hieraus erwuchs eine heillose Verwirrung des Geldwesens, gesteigert durch die politische Zerrissenheit, durch die Verschiedenheit der Münzmetalle, durch öffentliche und private Unredlichkeit. Vergeblich machte man in Deutschland 1524 und später Versuche zur Regelung des Geldwesens. England und Frankreich veränderten während des 16. Jahrhunderts, letzteres auch noch später, fortwährend ihr Münzwesen. In Frankreich wurde das Münzwesen zur ungerechtesten Besteuerung des Volkes mißbraucht. Auch das Werthverhältniß der beiden Edelmetalle schwankte stets (zwischen 1 : 10 und 1 : 15).

Waarenhandel. Seit dem Zeitalter der Entdeckungen kommen eine Reihe von Waaren theils in viel größeren Massen als vorher, theils völlig neue in den Welthandel. Sie wurden nicht allein ergiebige Gegenstände der Spekulation, sondern theilweise auch der Massenkonsumtion und konnten in letzterer Eigenschaft die Lebensart der europäischen Völker mächtig umgestalten.

Das Zuckerrohr, zwar im Mittelalter schon gekannt und nicht ohne Erfolg in Sicilien und Spanien angebaut, lieferte im 16. Jahrhundert schon einen mächtigen Handelsgegenstand, hauptsächlich aus der Levante und aus Spanien; seit 1520 auf St. Domingo angepflanzt auch aus Westindien. Bald wurden auch Cuba und das übrige Westindien, das Festland von Nordamerika und Brasilien, Mauritius und Bourbon wichtige Lieferanten. Der Kaffee, in Ostafrika heimisch, in Arabien schon im 15. Jahrhundert fleißig angebaut, war dem mittelalterlichen Europa unbekannt geblieben, dagegen aus Arabien schon im 16. Jahrhundert nach Aegypten und Constantinopel ausgeführt und im 17. Jahrhundert in der ganzen Levante beliebt. In Europa ward sein Genuß seit der Mitte des 17. Jahrhunderts, freilich nur bei den wohlhabenderen Klassen, üblich. Aus Arabien ward er durch die Holländer 1650 nach Java verpflanzt; nach Westindien brachten ihn die Franzosen und bald breitete sich sein Anbau über die Tropenländer der alten und der neuen Welt aus. Der Thee, zuerst von Holländern und Portugiesen gegen Ende des 16. Jahrhunderts nach Europa gebracht, wurde bis in's 18. Jahrhundert immer in kleinen Mengen konsumirt; sein Gebrauch ward erst in England und von England aus allgemeiner. Versuche, die Theestaude zu verpflanzen,

konnten dieselbe nie so kosmopolitisch machen, wie das beim Kaffee gelungen war. Der Cacao, welchen die Spanier in Mexiko kennen gelernt hatten, fand bald lebhaften Absatz in Spanien und Italien. Der Tabak wurde von den Portugiesen wahrscheinlich aus Brasilien gebracht und anfangs als Zierpflanze und Heilmittel benützt, bis englische Colonisten in Nordamerika das Rauchen kennen gelernt hatten und durch Matrosen und Soldaten diese Sitte nach Europa gebracht wurde, wo sie sich trotz anfänglicher Verfolgungen bald einbürgerte. Die Cultur des Tabaks nahm zuerst in den brittischen Colonien in Nordamerika, namentlich in Virginien Aufschwung. Als die Muhamedaner den Tabak kennen lernten, ward er auch in der islamitischen Welt allgemein geschätztes Genußmittel und sein Anbau verbreitete sich über die Levante, Persien und Indien. Die Indigopflanze, in Europa seit den Kreuzzügen bekannt, wurde lange nur in kleinen Mengen nach Europa gebracht. Seit dem 17. Jahrhundert aber fing der Indigo an in Europa den Waid zu verdrängen, trotz des Widerstandes der Waidbauern. Indien blieb auch das eigentliche Bezugsland. Der Anbau der Kartoffeln, welche Walther Raleigh aus Amerika zuerst nach Irland gebracht hatte, verbreitete sich langsam und unter Schwierigkeiten und mußte vielfach durch List und Gewalt gefördert werden.

In dieser Periode ward auch der Getreidehandel zu einem selbständigen Geschäftszweig, zuerst für die Niederlande. Sie bezogen ihr Getreide aus Danzig und wurde die Getreidebörse zu Amsterdam seit 1619 für den europäischen Getreidehandel wichtig. Andere Länder befolgten bezüglich des Getreidehandels eine ängstliche Politik und suchten diesen Handel fortwährend durch Verbote und Zölle zu bevormunden. Außer den Ostseeländern wurden im 18. Jahrhundert auch Rußland und Amerika Bezugsquellen für Getreide.

Der traurigste Zweig des Welthandels in dieser Periode wurde aber der Sklavenhandel. Schon im Zeitalter der Entdeckungen brachten ihn die Portugiesen in Aufnahme. Bald nach der Entdeckung von Amerika wurden afrikanische Sklaven dahin gebracht und aus Westindien verbreitete sich die Sklaverei nach dem amerikanischen Festlande. Besonders lebhaft wurde dieser Handel seit Las Casas 1517 den Vorschlag gemacht hatte, statt der schwachen Eingebornen Westindiens, die kräftigen Neger für den Feldbau zu verwenden. Trotz des Widerspruchs mehrerer Päbste, nahm der Sklavenhandel immer zu. Der Gewinn war zu bedeutend und nur die kräftigen Neger konnten in den westindischen Pflanzungen mit Erfolg verwendet werden. Fast alle europäischen Völker fingen an mit Menschenfleisch zu handeln: Portugiesen, Spanier, Franzosen, Engländer, Deutsche, Dänen und Schweden. Man raubte die Schwarzen nicht mehr von den Küsten allein, sondern aus dem Innern Afrikas. Nicht allein in Westindien, auch in den englischen Colonien von Nordamerika fanden die Sklavenhändler Absatz. 1640 begann die Sklaverei in Virginien. Haupthändler waren zuerst die Portugiesen, nach ihnen die Holländer. Erst unter der Königin Elisabeth wurden auch die Engländer eifrige Sklavenhändler und namentlich die Stadt Liverpool wurde durch den Sklavenhandel reich. Erst in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts konnte die Bekämpfung der Neger-Sklaverei in der Presse und in den Volksvertretungen Boden finden.

2. Die einzelnen Völker.

Portugal. Vor dem Zeitalter der Entdeckungen war Portugal ohne Bedeutung für den Welthandel und scheint blos Wein und Fische in den Ver-

kehr gebracht zu haben. Seit Gründung der westafrikanischen Niederlassungen aber kamen die Produkte derselben, Elfenbein, Goldstaub, Gummi, Baumwolle, auch Sklaven, in den Handel; deßgleichen von den westafrikanischen Inseln Madeirawein und Zucker. Nachdem Vasco de Gama den Seeweg nach Indien gefunden, setzten sich die Portugiesen unter Almeida und Albuquerque in Vorder- und Hinterindien, am persischen Meerbusen und an der afrikanischen Ostküste, selbst auf den Sunda-Inseln fest. Der glänzenden und ritterlichen Periode der Entdeckungen folgte leider bald ein System grausamer Erpressungen in den neuen Ländern. Das kleine Portugal freilich ward um das Jahr 1520 zum ersten Platze des Welthandels und speicherte die Schätze Indiens in den Niederlagen von Lissabon auf, um sie entweder selbst über Antwerpen nach dem europäischen Norden zu senden oder von den Kaufleuten anderer Nationen in Lissabon holen zu lassen. In Südamerika lieferte Brasilien Anfangs nur Farbholz; in Nordamerika concurrirten die portugiesischen Schiffe siegreich mit den Holländern und Engländern beim Fischfang von Neufundland (1578).

Als nach dem Aussterben des portugiesischen Herrscherhauses das Land 1580 an Spanien kam, begannen die indischen Statthalter eine völlige Willkürherrschaft. Die Kriege Spaniens mit den Niederländern zogen auch Portugal in Mitleidenschaft. Die Holländer nahmen zuerst portugiesische Schiffe, dann auch portugiesische Niederlassungen, bis den Portugiesen fast nichts mehr geblieben war, als Goa und Diu. Nach der Trennung von Spanien (1640) war Portugal geplündert und verarmt. Vom Jahr 1654 an wurde glücklicherweise Brasilien durch seine Zuckerproduktion wieder werthvoll; aber Portugal mußte den brasilianischen Handel mit anderen Völkern theilen und verarmte mehr und mehr trotz der Entdeckung der brasilianischen Gold- und Diamantenminen. Nach den Holländern ward es, besonders seit dem sogenannten Methuen-Vertrag (1703) von Engländern ausgebeutet. Unter dem großen Staatsmann und Minister Pombal (1750) wurden die Zustände des Mutterlandes gewaltsam gebessert; Landwirthschaft, Weinbau und Industrie vollkommener, die commercielle Herrschaft der Engländer in Portugal geschwächt. Nach Pombals Sturz begann der alte Schlendrian wieder; der portugiesische Handel blieb passiv und nur die Ausbeutuug des unerschöpflichen Brasilien schützte das Mutterland vor völligem Verfall.

Spanien. Seit der Vertreibung der Mauren (1490), welche Spanien zum reichsten Industrieland Europa's gemacht hatten, seit der Entdeckung der mexikanischen, centralamerikanischen und südamerikanischen Gold- und Silberminen wurden die Spanier ein Volk von Seeleuten, Abenteurern, Rittern und Mönchen. Man begann das friedliche Gewerbe, das in großen Städten wie Barcellona, Valencia, Valladolid, Toledo, namentlich aber in den Städten Andalusiens, Cordova und Sevilla, sich glänzend entwickelt hatte, zu verachten. An die Stelle maurischen Fleißes trat der Luxus der Eroberer. Der auswärtige Handel blühte scheinbar auf; denn die amerikanischen Metallschätze dienten zum Ankaufe großer Waarenmassen aus den Niederlanden, aus England, Lissabon und Italien. So kam ein großer Theil dieser Schätze in die Hände anderer Nationen. Die Ausbeutung der Colonieen ward in einer nahezu sinnlosen Weise betrieben. Während durch eine absolutistische und unduldsame Regierung jedes selbständige geistige und wirthschaftliche Leben des spanischen Volkes vernichtet wurde, deckte diesen inneren Verfall lange Zeit der Glanz des eingeführten Reichthums.

Vom Ende des 16. Jahrhunderts (1570) an ward dieser Verfall offen-

bar. Die freiheitsliebenden Niederländer, die sich dem Drucke des spanischen Absolutismus nicht länger fügen wollten, fielen ab, vernichteten im Verein mit den Engländern die stolzen spanischen Kriegsflotten und nahmen die mit den amerikanischen Silberschätzen beladenen Schiffe. Auch der Gewinn aus dem Exporthandel nach den Colonien ging verloren. In Spanien selbst wüthete die Inquisition; eine Million fleißiger Mauren wurde noch 1610 aus dem Lande getrieben. So ging der äußere Handel mit dem inneren Wohlstande gleichzeitig zu Grunde. Dörfer und Städte verödeten; Culturland wurde wüst; die Bevölkerung nahm ab; der Boden erzeugte nicht mehr den eigenen Bedarf des Landes. Dabei ungeheurer Steuerdruck, fortwährende Erpressungen und endlicher Bankrott. Bald mußte das Ausland Arbeitskräfte, Industrieprodukte, selbst die unentbehrlichsten Bedürfnisse liefern. Der spanische Handel kam in die Hände von Holländern, Engländern und Deutschen. Auch mit dem Ende der Kriege gegen die Holländer und Engländer (1648) ward es nicht besser; die äußere politische Stellung, wie die innere Kraft des Volkes waren zu sehr geschwächt. Nur wenige Produkte noch konnten zur Ausfuhr gebracht werden, so namentlich die Wolle der zahllosen Schafe, welche die menschenleeren Landschaften durchzogen. Als seit 1713 die Bourbonen den spanischen Thron bestiegen hatten, trat ein Umschwung zum Besseren ein. Die inländische Produktion wie der Handel erhielten mehr Freiheit; lästige Hindernisse des Verkehrs wurden beseitigt, ausländische Gewerbetreibende und Colonisten in's Land gezogen, neue Industriezweige angeregt, Credit und Transportmittel verbessert. Die Ausfuhr spanischer Produkte stieg wieder (hauptsächlich Wein, Wolle, Eisen, Oel u. a.). Auch in den Colonien hob sich seit Anfang des 18. Jahrhunderts die Produktion werthvoller Waaren wieder; die mexikanischen Bergwerke lieferten reichen Ertrag an Edelmetallen, das gesegnete Cuba an Zucker und das Land stand mit letztem Dezennium des 18. Jahrhunderts am Anfange besserer Tage, welchen freilich nur zu bald ein trauriger Rückschlag folgen sollte.

Die Niederlande. Diese waren gegen Ende des Mittelalters an Burgund und durch dieses an das Haus Habsburg gekommen. Von Oesterreich an Spanien übergegangen, wurden sie durch die spanischen Könige in ihrer Freiheit, in ihrem Glauben bedrückt, und es brach in der Folge ein Aufstand und ein langer, zerstörender Freiheitskrieg aus. Die südlichen Provinzen mußten sich endlich unterwerfen; sie wurden geplündert, verheert und verarmten, die nördlichen Provinzen dagegen wurden ein selbständiges Staatswesen und begannen einen langandauernden erbitterten Kampf, welcher mit dem wirthschaftlichen Untergang Spaniens endete. Bis zu jenem Kriege waren die Bewohner der südlichen Niederlande ein reiches und gewerbfleißiges Volk gewesen; in den Städten Brügge, Brüssel, Gent, Mecheln und anderwärts hatte die Industrie, in Antwerpen der Handel und das Bankgeschäft geblüht, und die Kunst hatte in den Palästen der reichen niederländischen Städte eine schöne Heimath gefunden. Die eiserne Faust der spanischen Herrschaft zerstörte diese schönen Blüthen und die ganze Thatkraft des niederländischen Volkes zog sich nach den nördlichen, von Spanien unabhängigen Provinzen. Diese hatten vor dem sich zumeist mit Fischerei, Schifffahrt und Viehzucht beschäftigt. Auf ihren Schiffswerften wurden auch für andere Seevölker große Schiffe gebaut. Die Holländer wurden Rheder in großem Maßstabe und vermittelten den Umsatz einiger der wichtigsten Waaren des damaligen Weltverkehrs. Die vielen Tausende, welche vor der spanischen Zwingherrschaft aus den spanischen Nieder-

landen geflohen waren, brachten ihren Gewerbfleiß und ihre Capitalien (um 1570) nach dem Norden. Der ganze Handel der geplünderten Stadt Antwerpen zog sich nach Amsterdam. Bald konnten die Niederlande an Spanien Rache nehmen, namentlich, nachdem sie in der Concurrenz mit der Hansa siegreich gewesen. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die Holländer schon die Beherrscher des Verkehrs in den nordwestlichen Meeren Europa's und Handel und Schifffahrt machten glänzende Fortschritte. Seit 1595 wurde aber auch noch direkter Verkehr mit Indien angefangen und die Portugiesen dort mehr und mehr verdrängt. Viele kleine Handelsgesellschaften wurden 1603 in eine größere, die holländisch-ostindische Compagnie vereinigt. Sie vertrieb die Portugiesen von den Molukken und besetzte die werthvollsten Inseln des ostasiatischen Archipels. Auch Ceylon wurde den Portugiesen genommen, das Cap der guten Hoffnung besetzt und um das Jahr 1621, als die Stadt Batavia gegründet ward, war fast ganz Ostasien eine Domäne der Holländer. Die holländisch-ostindische Compagnie herrschte in Indien souverain, hatte ihre Kriegsflotten und Festungen, führte Kriege und schloß Verträge. Selbst in Japan konnten sich die Holländer, freilich unter den größten Demüthigungen, von 1600 an in geduldeten Niederlassungen behaupten. Aber Gewinnsucht und Grausamkeit ließen auch den Niederländern Feinde erwachsen; die Gesellschaft machte von 1780 an schlechte Geschäfte, bis schließlich der Staat ihre Besitzungen übernahm. Die Hauptgegenstände, die aus den indischen Besitzungen exportirt wurden, waren Gewürze, Sago, Indigo, feine Hölzer, chinesische und japanesische Industriewaaren, besonders Seide und Porzellan. 1621 wurde auch eine holländisch-westindische Compagnie gegründet, welche in Nordamerika und Westindien, in Brasilien und Westafrika Besitzungen erwarb, Sklavenhandel trieb und spanische Silberschiffe eroberte. Sie verlor aber den größten Theil ihrer Besitzungen wieder an Engländer und Portugiesen, und es blieben den Holländern nur Surinam, einige westindische Inseln und Besitzungen an der afrikanischen Goldküste.

Der ausgedehnte Colonialbesitz trug mächtig zur Welthandelsgröße der Niederlande bei. Um 1650 war der Handel nach Ostasien fast ganz in ihren Händen; in Afrika erwies sich der Sklavenhandel, in Westindien der Schleichhandel nach den spanischen Colonien als höchst gewinnreich; im Mutterlande wurde der Getreidehandel stets wichtiger und der Fischfang blieb ebenfalls ein ergiebiger Erwerbszweig. Der Häringsfang soll um 1620 3000, der Walfischfang 300 Schiffe beschäftigt haben. Nicht minder wichtig war das Rhedereigeschäft, die Seefracht. Die Niederländer beförderten zur See am wohlfeilsten und pünktlichsten und wurden deßhalb die Fuhrleute Europa's in den nordischen Meeren, im atlantischen Ocean wie im mittelländischen Meere. Endlich waren auch die den Spaniern und Portugiesen weggekaperten Schiffe, namentlich die mit den mexikanischen und peruanischen Silberschätzen beladenen Galeonen der Spanier ein reicher Einkommensquell. Auch die niederländische Industrie machte rühmliche Anstrengungen, um mit dem Handel gleichen Schritt zu halten; Tuch, Leinwand, Papier, Käse waren bedeutende Ausfuhr-Artikel.

Mittelpunkt des großartigen niederländischen Welthandels war Amsterdam sowohl durch seine glückliche Lage, als durch die Thätigkeit seiner Bürger geworden. Waarenhandel, Frachtgeschäft, Geldhandel, Wechselwesen und Effektengeschäft waren gleich ausgebildet; das ganze Amsterdamer Geschäft durch große Solidität ausgezeichnet. Die bedeutenden Capitalien, welche das kleine

Volk der Niederländer durch Sparsamkeit und Thätigkeit angesammelt hatten, machten es möglich, Darlehen an auswärtige Fürsten zu geben, — ein neuer Zuwachs zu den vielen gewinnbringenden Geschäften. Als eine merkwürdige Entartung erscheint in der Blüthezeit des niederländischen Handels der Tulpenschwindel. Die leidenschaftliche Blumenliebhaberei der Holländer verwickelte 1634 die niederländischen Städte in eine unsinnige Blumenspekulation. Man machte in Tulpenzwiebeln die großartigsten Lieferungsgeschäfte; einzelne Blumen erreichten schwindelnde Preise; für manche Zwiebel wurden Tausende bezahlt. Der Schwindel währte nur wenige Jahre und endete mit einer großen Ernüchterung und schweren Verlusten.

Zu Ende des dreißigjährigen Krieges (1648) stand Holland auf dem Gipfel seiner Macht. Sein Handel umfaßte die Welt; seine Seemacht beherrschte die Meere; in seinen Städten blühten Kunst, Wissenschaft und Industrie. Von jener Zeit an zeigt sich ein Stillstand und später allmähliger Verfall. Die Größe der Holländer hatte theilweise ihren Grund in der Schwäche und Zerrüttung der Nachbarländer. Mit der Kräftigung derselben mußte die Macht der Holländer nothwendig geringer werden. Zuerst wurde die holländische Frachtschifffahrt durch die Navigationsakte Cromwell's (1651), welche den Handel der Niederländer in England und dessen Colonien ungemein beschränkte, hart getroffen. Feindseligkeiten der Holländer folgten; kriegerische Zusammenstöße zur See ließen allmählig die Macht der Engländer fühlen. In blutigen Schlachten unterlagen mehrmals die Holländer und verloren dabei eine große Anzahl von Schiffen. In dem 1654 geschlossenen Frieden erlitten die Holländer zwar keine größeren Verluste, mußten aber die Navigationsakte anerkennen. So verloren die Holländer den Handel nach britischen Ländern und fühlten bald auch die Concurrenz der Engländer in den nordischen Meeren, der Norweger in der Fischerei, der deutschen Handelsstädte im Zwischenhandel mit Südeuropa. In Frankreich suchte man ebenfalls die inländische Industrie zu heben, und obgleich dadurch die industrielle Ueberlegenheit der Holländer noch nicht geschädigt, sondern durch die Einwanderung französischer Emigranten sogar theilweise gesteigert wurde, ging doch die Herrschaft der Niederländer über die europäischen Märkte mehr und mehr verloren. Trotzdem behaupteten sie in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts unter ihren großen Seehelden Ruyter und Tromp die Seeherrschaft in den nordischen Meeren und auch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch eine ganz hervorragende Welthandelsstellung. Aber im 18. Jahrhundert zeigt sich bei zwar fortdauerndem regsamen Handelsleben schon ein merklicher Verfall der politischen Bedeutung, eine ängstliche Friedenspolitik. Die holländisch-ostindische Gesellschaft machte theils wegen äußerer Unglücksfälle, theils wegen innerer Schäden immer schlechtere Geschäfte, führte 1783 einen unglücklichen Krieg mit England und ging endlich zu Grunde.

Die sog. spanischen Niederlande, d. h. jener Theil der Niederlande, welcher nach der Trennung der nördlichen Provinzen bei Spanien geblieben war, konnten sich lange nicht von den Verheerungen erholen, welche sie durch die spanische Herrschaft und durch spätere Kriege erlitten hatten. Zuerst erholte sich der Ackerbau; Flachskultur, Leinen- und Spitzenfabrikation blühten auf. Als die spanischen Niederlande 1713 wieder an Oesterreich kamen, nahm ihre Produktion noch rascheren Aufschwung. Der Landbau fing an zu exportiren, die Industrie fand in dem Reichthum an Steinkohlen und Metallen die Grundlage zu kräftiger Entfaltung, und versandte bald eine Reihe von

Erzeugnissen nach Frankreich und Deutschland; Ostende und Brüssel wurden lebhafte Handelsplätze.

Frankreich. Während der Periode der Entdeckungen war Frankreich mit seinen inneren Interessen beschäftigt und in commercieller Beziehung zurückgeblieben. Einige Produkte gingen allerdings in's Ausland, namentlich Wein, Früchte, Waid, Salz; aus dem Auslande bezog Frankreich wenig, hauptsächlich über Antwerpen. Einige Könige unterstützten indessen den industriellen Fortschritt; die Berührung mit den Italienern ließ den Sinn für Kunst und Kunstgewerbe entstehen. Franz I. förderte die Einbürgerung der Seidenindustrie (1521). Zum Seehandel und zur Colonisirung zeigten die Franzosen kein Talent. Der wichtigste Theil ihres auswärtigen Handels ging über Marseille nach der Levante. Im innern Handel waren die Märkte von Lyon wichtig. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde Frankreich durch Religionskriege und Bürgerkriege in seinem Wohlstand zurückgebracht, zahllose fleißige Arbeiter, welche man aus dem Lande vertrieben hatte, fanden in England und in den Niederlanden bereitwillige Aufnahme. Erst unter Heinrich IV. und dessen großen Minister Sully trat einige Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse ein. Die Besteuerung wurde geregelt, die Finanzen geordnet, die Verwaltung der Staatsforsten und der Bergwerke verbessert, die Seidenkultur, freilich im Widerspruch mit Sully, vom König unterstützt. Landstraßen, Brücken und Kanäle wurden gebaut und verbessert, das Münzwesen reformirt. Mit der Ermordung Heinrich's (1610) nahm diese kurze Blüthe ein Ende. Die folgenden Regierungen hatten andere Interessen und vernachlässigten die Volkswirthschaft. Richelieu und Mazarin arbeiteten nur im Interesse des königlichen Absolutismus. Der Verkehr wurde durch lästige Zölle gehindert, das Volk durch willkürliche Steuern und durch das System der Generalpächter bedrückt. Versuche zur Gründung von großen Handels-Compagnien waren nicht besonders glücklich; doch faßten die Franzosen unter Richelieu an manchen Punkten jenseits des Oceans festen Fuß.

Eine entschiedene Besserung trat nach dem Tode Mazarin's mit Colbert ein. In ihm fand Frankreich einen Mann von Scharfblick und Redlichkeit, welcher 22 Jahre lang die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes verbesserte. Er regulirte die Steuern, ermäßigte dieselben theilweise, beendete die Mißbräuche der Generalpachtung, unterstützte und beförderte die Zweige der wirthschaftlichen Thätigkeit nach den Grundsätzen des Merkantilsystems. Um die einheimische Industrie zu schützen, belastete er die holländischen und britischen Waaren mit hohen Zöllen, zog fremde Arbeiter ins Land, ertheilte an Industrielle Prämien und Vorschüsse, sowie Privilegien, gründete auch selbst Staatsunternehmungen. Manche Industriezweige: Glasfabrikation, Teppichfabrikation, Porzellan- und Seidenfabrikation u. A. nahmen glänzenden Aufschwung. Die Privatindustrie wurde in lästiger Weise durch zahllose Vorschriften bevormundet. Der Landbau wurde zwar durch die Regulirung der Steuern einerseits gefördert, aber andererseits durch eine verfehlte Gesetzgebung über die Getreideausfuhr sehr geschädigt. Die Kriegsmarine wurde vermehrt, der inländische Schiffbau angeregt, die Seehäfen und Seegesetzgebung verbessert. Um für die französische Industrie neue Absatzmärkte zu gewinnen, wurden Handelsverträge geschlossen und Handelsgesellschaften gegründet.

Bis zum Tode Colberts (1683) bewirkten seine Bestrebungen einen entschiedenen Fortgang der französischen Volkswirthschaft. Dann aber trat eine nachtheilige Aenderung ein. Ludwig XIV. strebte nicht nach Kräftigung und

Besserung der innern Zustände, sondern nach Länderraub und äußerer Machtstellung. Die fortwährenden Kriege raubten dem Lande seine Arbeitskraft und bürdete ihm immer größere Lasten auf. Der spanische Erbfolgekrieg von 1701—1713 erschöpfte Frankreich vollständig; die Felder blieben unbebaut und die Industrie weit hinter der britischen zurück. So hatte man auf die Arbeiten des Friedens verzichtet und auch durch den Krieg nichts gewonnen. Unter den folgenden Regierungen dauerte namentlich die finanzielle Zerrüttung, die beständige Vermehrung der Staatsschuld fort. Als alle finanziellen Künste nichts halfen, legte die Regierung das Finanzwesen in die Hände des Schotten John Law, eines der merkwürdigsten Männer, welche die Handelsgeschichte kennt. Er hatte schon Ludwig XIV. Finanzpläne vorgelegt, fand aber erst bei der nachfolgenden Regentschaft des Herzogs von Orleans Neigung für dieselben. Law gründete 1716 eine Zettelbank, deren Noten bald beliebt wurden. Gleichzeitig beschäftigte er sich, nachdem schon länger Colonisirungsversuche in Louisiana durch Franzosen gemacht worden waren, mit dem Gedanken an eine Nutzbarmachung der Mississippigebiete und gründete 1718 eine „Mississippi-Compagnie" (auch West-Gesellschaft). Sie erwarb auch die Privilegien der Senegal-Gesellschaft, sowie einer ostindischen und chinesischen Gesellschaft und führte seither den Namen „Compagnie beider Indien". Diese Compagnie hatte den auswärtigen Handel, die Law'sche Bank, das ausländische Geld- und Creditwesen ganz in Händen. Auch das Münzregal pachtete Law und machte dem König ein Darlehen von 1200 Mill. Fr. Zu solch großen Geschäften mußten neue Aktien emittirt werden, welche, vom Publikum mit unsinniger Gier aufgekauft, ein Gegenstand heilloser Spielwuth wurden. Mit der Aktienausgabe hielt die Thätigkeit der Banknotenpresse gleichen Schritt. Bald trat eine grausame Katastrophe ein. Die in ungeheurer Menge emittirten Noten ließen eine allgemeine Theuerung entstehen; die Vorsichtigeren suchten ihre Papiervorräthe in Grund- und Häuserbesitz anzulegen; die Mississippi-Aktien verloren das Vertrauen. Vergeblich suchte die Regierung und Law, selbst durch Gewaltmaßregeln, den sinkenden Credit ihrer Schöpfungen zu erhalten. Auch Einlösungsversuche, Creirung neuer Titel 2c. fruchteten nichts. Noch im Jahre 1820 kam es zum Zusammenbruch des Law'schen Werks, unter dessen Trümmern der Wohlstand unzähliger Familien begraben ward. Die überseeische Handelsgesellschaft ging zu Grunde, nachdem sie 200 Mill. verschlungen hatte.

Im Colonialwesen hatte Frankreich geringen Erfolg. 1608 wurden Colonien in Canada gegründet und Pelzhandel angefangen, aber unter fortwährenden Streitigkeiten mit den Engländern. Die Franzosen waren abenteuerlustige Jäger, aber keine Colonisten. Als später deportirte Sträflinge und Auswanderer die Volkszahl der Colonie vermehrten, schien es eine Zeit lang, als wolle dieselbe prosperiren; aber die Eifersucht der Engländer ließ dies nicht zu; es entspann sich ein englisch-französischer Krieg in Nordamerika, in welchem 1759 den Franzosen die werthvollsten Stellungen genommen wurden. 1763 mußte Canada an England abgetreten werden. In Louisiana ging es nicht besser. Hier hatte schon Coligny eine Colonie gegründet und nach bösen Reibungen mit Spaniern war durch französische, deutsche und schweizerische Colonisten später (1722) New-Orleans entstanden, die Colonie hatte jedoch mit kriegerischen Indianerstämmen zu kämpfen und konnte nach dem Sturze der Law'schen Schöpfungen aus Frankreich nicht mehr die nöthige Unterstützung finden. Die Ansiedler selbst waren nicht im Stande, das reiche Land auszubeuten. Nach dem englisch-französischen Kriege um Canada ging die Hälfte

von Louisiana an England (1763), die westliche Hälfte an Spanien über (1764). Damit endete der Besitzstand Frankreichs auf dem nordamerikanischen Continent. Besser ging's in Westindien, wo sich die Franzosen zuerst mit den Engländern in St. Christoph (1625) niederließen und dann Guadeloupe und Martinique besetzten (1635). Französische Abenteurer, die Buccaniere und Flibustier, faßten Fuß auf Hayti; sie wurden verstärkt durch die von den Spaniern aus St. Christoph vertriebenen Colonisten und hielten sich auf Tortuga und St. Domingo gegen die Spanier. Handelsprivilegien, namentlich aber das Tabaksmonopol der Staatsregierung, schadeten dem wirthschaftlichen Aufschwung der westindischen Colonien Frankreichs. Trotzdem hob sich in St. Domingo die Zuckerproduktion (seit 1717) und die Kaffeekultur (seit 1736) und Martinique ward zeitweise Handelscentrum für Westindien. In Süd-Amerika hatten die Franzosen 1604 Cayenne zu colonisiren begonnen; aber die Versuche kosteten viel und hatten wenig Erfolg; doch behielt Frankreich die Colonie. An der afrikanischen Westküste, wo schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts nordfranzösische Schiffe Handelsverbindungen angeknüpft haben sollen, wurde, nachdem 1621 eine afrikanische Handelsgesellschaft gegründet worden, Handel mit Sklaven, Gummi und Gold getrieben (1679). In Kriegen mit Holländern und Engländern konnten sich die Franzosen am Senegal behaupten, am Gambia aber nicht. Colonisirungsversuche auf Madagaskar wurden von den kriegerischen Eingeborenen vernichtet; die Colonisten retteten sich nach der Insel Bourbon, welches nebst Isle de France (Mauritius) zur blühendsten Colonie Frankreichs ward. Minder glücklich war man in Siam und auf Ceylon; dagegen hätte Frankreich um die Mitte des 18. Jahrhunderts mit Hülfe genialer und thatkräftiger Männer wie Bourdonnais und Dupleix nahezu Indien gewonnen, wurde jedoch von den Engländern verdrängt und konnte nur Pondichery und Tschandernagor sich retten.

Während so Frankreich in den anderen Welttheilen gegenüber der britischen Macht den Boden verlor, litt der auswärtige Handel, welcher unter Ludwig XIV. ein sehr bedeutender gewesen war, gegen Ende des 18. Jahrhunderts unter den Kriegen. Die Staatsschuld vermehrte sich zur drückenden Last, während die innere Betriebsamkeit wenig Fortschritte machte und der Zunftgeist engherziger schaltete als je zuvor. Nur einzelne Industriezweige rangen sich trotz aller Schwierigkeiten zu immer größerer Vervollkommnung durch: Seiden-, Tuch- und Leinwandfabrikation, Glasindustrie 2c. Vortheilhaft war noch der Handel mit Spanien, der Schweiz, Italien und der Levante. Nach dem Nordosten Europa's, namentlich nach Schweden, gingen Colonialwaaren, Wein 2c., nach Deutschland Luxusartikel. Ackerbau und Viehzucht machten keine wesentlichen Fortschritte; die Steuerlast drückte den Bauer, der Absolutismus den Städtebürger, während Hof und Adel schwelgten. Vergeblich versuchte der geistvolle Turgot durch wirthschaftliche Reformen die Zustände Frankreichs zu verbessern. Was ihm nicht gelang, bewirkte viel gewaltiger der Sturm der Revolution.

England. Dasselbe hatte im Mittelalter fast nur Wolle ausgeführt; die englische Industrie hatte Woll- und Leinenwaaren und Metallwaaren erzeugt, sowie Steinkohlen zu Newcastle (Mitte des 14. Jahrh.) ausgebeutet. Die Engländer waren im Handel des Mittelalters passiv; sie überließen denselben den Hanseaten, Niederländern u. a. Erst um die Mitte des 15. Jahrhunderts fingen englische Kaufleute (adventurers) an mit den Hanseaten zu

rivalisiren. Erleichterung des Grunderwerbs und Beschränkung der Frohndienste ließen seit jener Zeit die Landwirthschaft, ein Prohibitivsystem die Industrie Englands aufblühen. Die Schifffahrt blieb noch unbedeutend bis zur Regierung der Königin Elisabeth (1558—1603). Unter Elisabeth kräftigten sich alle Zweige der britischen Thätigkeit: Industrie, Handel, Schifffahrt, Finanzen. Den Hanseaten wurden Privilegien entzogen und Getreideschiffe weggenommen, und als sie die Ausweisung englischer Kaufleute aus deutschen Häfen veranlaßten, wurde ihnen der Stahlhof zu London geschlossen (1598).

Durch die kluge Politik der Königin wurde der britische Handel ungemein gefördert, er spann seine Fäden über Rußland nach Persien, in das Mittelmeer und nach Kleinasien, nach der Guineaküste. Bei den Bänken von Neufundland concurrirten die englischen Fischer erfolgreich mit den französischen und spanischen. Am lebhaftesten war der Verkehr mit Antwerpen, wohin englische Tücher und Wolle gebracht wurden, nachmals mit Middelburg und Amsterdam. Wie in anderen Ländern wurden auch in England große Handelsgesellschaften gebildet: eine russische, eine ostländische, eine türkisch-levantinische; auch die Anfänge der britisch-ostindischen Compagnie sind in der Zeit der Königin Elisabeth zu suchen.

Nach dem Tode derselben ging die materielle und politische Entwickelung Englands wieder in langsamerem Tempo. Namentlich von der Zeit Karls I. bis zur Erhebung Wilhelms von Oranien auf den britischen Thron (1688) wurde England von Bürgerkriegen und inneren Unruhen heimgesucht und mußte in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts sehen, wie die junge niederländische Republik sich zur Welthandelsmacht emporarbeitete, während in der zweiten Hälfte jenes Jahrhunderts die französische Industrie allenthalben siegte und die englischen Producenten sogar auf ihren heimischen Märkten überflügelte. Unter Karl II. brachte Frankreich eine ganze Reihe von Waaren mit Vortheil nach England.

Eine kurze glänzende Epoche, die zwar scheinbar vorüberging, aber doch den Grund zu künftiger Größe legte, bildete das Regiment des „Protectors" Oliver Cromwell. Fanatisch als Patriot und religiöser Schwärmer, kalt und klug als Krieger und Staatsmann, suchte er überall Englands Würde und Macht zu wahren. Ihm gelang es, den nach der Seeherrschaft der Welt ringenden Niederländern Halt zu gebieten, indem er die berühmte Navigations-Acte erließ (1651). Diese, zunächst gegen Holland gekehrt, enthielt die Bestimmungen, daß Waareneinfuhr in die britischen Colonien nur britischen Schiffen mit britischer Mannschaft erlaubt sein solle; daß außereuropäische Waaren nur in englischen Schiffen nach England gebracht werden dürfen, und europäische Waaren ebenfalls nur in englischen oder in Schiffen, welche der produzirenden Nation angehören; daß selbst englische Schiffe gewisse (nordische) Waaren nur aus dem Produktionslande selbst holen dürfen; daß Fische, die nicht von Engländern gefangen und von englischen Schiffen gebracht würden, doppelten Zoll bezahlen müßten; daß die Produkte englischer Colonien nur nach England ausgeführt werden dürften u. s. f.

Nach Cromwell wurden, wie oben erwähnt, die materiellen Interessen wieder mit geringerer Aufmerksamkeit verfolgt, bis die Klagen der britischen Fabrikanten den König zu einem Verbot der Einfuhr französischer Waaren brachten (1678). Die wirthschaftliche Kraft des britischen Volkes war indessen zu mächtig geworden, um nicht trotz manchmal schwankender Wirthschaftspolitik unbeirrt fortzuarbeiten. Im Laufe des Jahrhunderts hatte sich der schon 1585

von Walter Raleigh im Auftrage der Königin Elisabeth gegründete Colonialbesitz in Nordamerika rasch und sicher vermehrt. 1606 wurde Jamestown gegründet, 1619 Virginien besiedelt. In rascher Folge bevölkerten sich die vier Neuengland-Colonien, Maryland (1632), New-York und New-Jersey (1660), Carolina, Connecticut, Pennsylvanien (1682) und Georgien. In Westindien wurde das werthvolle Jamaika occupirt. Schon unter Karl II. war die ganze Ostküste von Nordamerika britisch und lieferte Pelzwerk und Tabak nach England. Karl II. legte aber auch den Keim der Unzufriedenheit und des späteren Abfalls dieser Colonien durch Einführung des Colonial-Systems, welches den Colonisten nur England als Handelsgebiet offen ließ.

Werthvoller wurden die ostindischen Besitzungen. Eine 1600 privilegirte Handelsgesellschaft gründete Niederlassungen an den indischen Küsten, unterstützte die einheimischen Fürsten und die Perser gegen die Portugiesen und erwarb sich dadurch Sympathien in Asien. Gewinnsucht und Erpressung schadeten ihr aber und ein Streit mit dem Großmogul Aureng-Zeb führte zur Demüthigung der Compagnie, welche indessen doch 1669 Calcutta bauen konnte.

Die Blüthezeit des britischen Handels beginnt mit der Herrschaft Wilhelm III. (1688) und der neuen Verfassung, welche die inneren Wirren beendete und Parlament und Regierung in Stand setzte, sich unbeirrt der materiellen Wohlfahrt des Landes zu widmen. Im Interesse der britischen Industrie wurde zunächst die Einfuhr französischer Fabrikate verboten, und die Einfuhr aller jener Waaren, die in England auch erzeugt wurden, entweder ebenfalls verboten oder doch durch hohe Zölle verhindert. Selbst indische Seiden- und Baumwollenwaaren traf das Verbot. Untersagt wurde ferner die Ausfuhr von solchen Rohstoffen, welche die englische Industrie verarbeitete, während die Einfuhr von Rohstoffen gestattet wurde. Die Ausfuhr von Industriewaaren wurde durch Zollrückvergütungen unterstützt. Die Colonien wurden ganz im Sinne dieses Protectionssystems behandelt; man verhinderte ihr industrielles Emporblühen, um sie zu nöthigen, ihre Rohprodukte an England abzugeben und ihren Bedarf an Fabrikaten nur von England zu beziehen. Für die Einfuhr einzelner Rohprodukte aus den amerikanischen Colonien nach England (Schiffbaumaterial) wurden Prämien bewilligt, um die russische Einfuhr zu verdrängen. Mit Portugal ward ein vortheilhafter Vertrag, der sog. Methuen-Vertrag geschlossen (1703), welcher den portugiesischen Weinen Zollermäßigung gewährte und dafür den britischen Produkten den Eingang nach Portugal erleichterte.

Nicht allein diese Schutzmaßregeln wirkten ungemein günstig auf die englische Industrie, auch der Fleiß vertriebener französischer Protestanten (1685 in Folge des Edikts von Nantes) brachte werthvollen Zuwachs an technischen Kräften und Methoden. Birmingham und Sheffield wurden durch ihre Metallwaaren berühmt; Stahl, Salz, Blei, Zinn, Zucker, Papier wurden gesuchte Ausfuhrartikel. Am folgenreichsten wurden in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Erfindungen von Hargrave (Spinning Jenny 1767) und Arkwright (1769) im Gebiete der Baumwollindustrie.

Bald beschäftigte die Zufuhr von Rohstoffen für die englische Industrie eine stets wachsende Handelsflotte. Hiezu kam die steigende Einfuhr an Colonialwaaren (Zucker, Tabak, Reis) zum Zwecke der eigenen Consumtion und der Wiederausfuhr. Englische Schiffe besorgten auch den Verkehr zwischen Nordamerika und Westindien. Nach letzterem, wie nach Spanien und Por-

tugal sandten die nordamerikanischen Colonien Nahrungsmittel. Der englische Colonialbesitz wuchs überdieß fortwährend, zumeist in Folge glücklicher Kriege mit Spanien und Frankreich. England gewann Canada, Neufundland, westindische und westafrikanische Besitzungen von Frankreich, Gibraltar von den Spaniern. In Ostindien erstarkte die ostindische Compagnie, welche an den indischen Höfen mit Glück gegen die Portugiesen und Holländer operirte, ihre Privilegien ausdehnen ließ und nach und nach zum fast souverainen Herrscher Indiens ward. Hiezu war es freilich nöthig, daß die Gesellschaft sich britischer Concurrenz erwehrte, was ihr auch insofern gelang, als eine neue Gesellschaft, welche mit ihr zu rivalisiren begonnen hatte, mit ihr vereinigt wurde (1702). In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts concurrirten noch ausländische Gesellschaften; um die Mitte desselben aber wurde die britische Gesellschaft zur politischen Macht in Indien, Dank der Schwäche und Uneinigkeit der einheimischen indischen Fürsten. Nur kurze Zeit noch rivalisirten die Franzosen mit der Compagnie um die indische Herrschaft (s. o.). 1765 wurde das werthvolle Bengalen unterworfen und in den folgenden Jahren unter Gouverneur Hastings der gefährliche Sultan von Mysore, Hyder Ali, sowie später dessen Sohn Tippo Sahib bekämpft. Während die Compagnie immer mehr Boden gewann, verfiel die Verwaltung ihrer Länder in Mißbräuche; Bestechung und Erpressung nahmen überhand, das Land verarmte und die Gesellschaft mußte sich um Hülfe und Nachsicht wegen unterbliebener Zahlungen an das Parlament wenden (1773). Dieses benützte die Gelegenheit, um der Regierung einen dauernden Einfluß auf die indischen Angelegenheiten zu verschaffen. Die Regierung wahrte sich das Recht der Aufsicht und der Ernennung der obersten Beamten. Unter dem Ministerium Pitt wurde (1784) eine eigene Oberaufsichtsbehörde für Indien geschaffen und wichtige Aenderungen in der Verfassung der Compagnie und in der Verwaltung der indischen Länder vorgenommen. Die finanzielle Lage der Gesellschaft, welcher die Kriege viel gekostet hatten, war aber seither keine glänzende, so sehr auch die Gesellschaft sich bemühte, das Land auszubeuten, welches mehr und mehr verarmte.

Die äußere Machtstellung Englands nahm fortwährend zu. Um 1750 beherrschte es mit seinen Flotten die Meere der Welt, nahm an den Kriegen, welche dem Wohlstand anderer Länder tiefe Wunden schlugen, fast nur mit seinen Schiffen und seinem Gelde Theil und strebte bei jedem Kriege und jedem Friedensschlusse sein Handelsinteresse zu fördern.

Im Inneren mehrten sich Wohlstand und Betriebsamkeit, durch keine Kriege und Umwälzungen mehr beirrt. London war und blieb Hauptsitz des Handels, namentlich der Handelsbeziehungen nach Europa und Ostindien; im Verkehr mit Amerika wurde das früher hervorragende Bristol durch Liverpool überflügelt. Industriestädte wie Manchester, Leeds, Birmingham, Sheffield erblühten im Binnenlande; in Schottland schwang sich Glasgow zum lebhaften Handels- und Industrieplatze auf. Die Lebensart der ganzen britischen Bevölkerung hob sich; die Consumtion gewöhnte sich allgemein an bessere Waaren und erhöhten Comfort. Irland blieb hinter diesem allgemeinen Aufschwung zurück.

Wie sehr sich das britische Kapital im 18. Jahrhundert vermehrte, wird zumeist aus dem stetigen Sinken des Zinsfußes ersichtlich. Derselbe hatte zur Zeit Karl II. 6—8 % betragen und fiel gegen Ende des Jahrhunderts auf 4 %, trotzdem, daß so viele Kapitalien in auswärtige Unternehmungen

geworfen wurden. Die britische Staatsschuld wuchs allerdings in dieser Periode enorm; von 21 Mill. Pf. St. im Jahre 1697 stieg sie auf 122 im Jahre 1763, meist in Folge der geführten Kriege und der gezahlten Subventionen; die Abgaben verdoppelten sich im Zeitraume von 70 Jahren; aber in einem wohl viel höheren Grade waren Ersparniß, Volkseinkommen und Steuerfähigkeit gewachsen.

Wie in Frankreich, so führte auch in England die Erwerbslust zu schwindelhaften Unternehmungen. Eine solche war die Südseecompagnie, für den südamerikanischen Handel gegründet (1711). Sie übernahm von der Regierung einen Theil der Staatsschuld, worauf ihre Aktien in märchenhafter Weise stiegen und zu den tollsten Spekulationen veranlaßten. Andere ganz bodenlose Unternehmungen schossen wie Pilze empor (um 1720). Nachdem die meisten derselben nach kurzer Zeit wie Seifenblasen geplatzt waren, fingen auch die Südsee-Aktien zu fallen an; das ganze schwindelhafte Projekt stürzte zusammen nud machte mit 40 Mill. Pf. St. Bankerott, wobei zahllose Familien ruinirt wurden. Die Südseecompagnie rettete eine kümmerliche Existenz und machte später noch schlechte Geschäfte im Walfang; 1748 beschloß sie ihre Handelsthätigkeit.

Ein solides Geschäft dieser Periode war dagegen die Gründung der Bank von England (1694), des großartigsten Geldinstituts der Welt. Aus manchen Krisen (1696, 1745 und 1780) ging sie siegreich hervor. Eine schwerere Krise gehört dem nächsten Zeitraume an.

Die glänzende Stellung der britischen Welthandelsmacht im 18. Jahrhundert konnte selbst den schweren Stoß überdauern, der ihr durch den Abfall der nordamerikanischen Colonien zugefügt wurde. Diese Colonien waren, wie oben erwähnt, in wirthschaftlicher Abhängigkeit vom Mutterlande künstlich erhalten. Sie mußten nicht allein ihren Bedarf an Industrieprodukten aus England beziehen; ja sogar die Keime ihrer eigenen Industrie wurden unterdrückt. Die Colonisten bedienten sich, um die engen Schranken dieser Handelspolitik zu umgehen, lange eines blühenden Schleichhandels, während zugleich die Stimmung gegen England immer feindseliger wurde, je mehr die Colonien das Zeug zu selbstständigem Wirthschaftsleben in sich fühlten. Versuche Englands, den Colonien neue Steuern aufzubürden (1765 u. f.), reizten den Zorn der Colonien noch mehr. Als die britische Regierung den Thee mit einem bei der Landung in Amerika zu erlegenden Zoll belastete, brach der Unmuth in hellen Flammen los. Die Amerikaner erklärten, keinen Thee landen zu lassen und die Bostoner warfen eine englische Theeladung in's Meer. Die englische Regierung ergriff hierauf strenge Maßregeln gegen die Colonie Massachusetts, wogegen sich alle Colonien entschlossen, den Handel mit England abzubrechen. Die Colonien einigten sich auf einem Congreß zu Philadelphia (1774). Ein friedlicher Ausgleich kam nicht mehr zu Stande, sondern 1775 begann mit einem Gefecht bei Lexington der Freiheitskrieg der Nord-Amerikaner. Nicht allein die Colonien und England, auch Frankreich, Spanien und die Niederlande wurden in diesen Krieg gezogen. Sieben Jahre währte der Kampf, der nicht blos zu Lande, sondern auch zur See gekämpft wurde und während dessen die neutralen Völker, Deutsche, Russen, Dänen und Schweden beträchtlichen Zuwachs zu ihrem Seehandel erlebten. 1783 endlich mußte England nach ungeheueren Anstrengungen die Unabhängigkeit der nordamerikanischen Freistaaten anerkennen.

Deutschland. Reich und blühend standen die deutschen Lande am Ausgange des Mittelalters. Während die Hansa in den nordischen Meeren herrschte, waren im Binnenlande volkreiche glänzende Städte mit strebsamem Bürgerthum erwachsen und lebhaft tummelte sich der Verkehr auf den großen Welthandelsstraßen vom Rhein und von der Donau nach Italien. Das Alles nahm in den drei folgenden Jahrhunderten ein trauriges Ende. Langsam kündet sich der Verfall des deutschen Wirthschaftslebens im 16. Jahrhundert an, vollendet sich in verheerenden Stürmen während des 17. Jahrhunderts und geht dann in ein langsames Siechthum über, das nur zeit- und stellenweise neues Leben mühsam keimen läßt.

Zuerst ward im Norden der Hansabund immer mehr von den aufstrebenden Seevölkern aus seiner Machtstellung gedrängt. Holland, England, Rußland und Skandinavien fanden die Hanseaten überflüssig. Diese suchten ihre, früher mit Gewalt errungenen, Stellungen in jenen Ländern vergeblich festzuhalten; sie mußten weichen und fanden keinen Ersatz für die verlorenen Handelsgebiete, während die westeuropäischen Völker neue Welten eroberten und ihren Handel über neue Meere hindehnten. Während so der nordische Handel Deutschlands verfiel, büßten die süddeutschen Städte ihre commercielle Stellung ebenfalls ein, indem seit der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien der deutsch-italienische Handelszug seine Bedeutung fast völlig verlor. Dazu begannen schon während des 16. Jahrhunderts die schlimmen Vorläufer des dreißigjährigen Krieges den Frieden zu stören. Noch blühten zwar die Rheinstädte, vorauf Straßburg, trotz der lästigen Rheinzölle, die Messen zu Frankfurt a. M. und Leipzig, die Elbschifffahrt und der Oderhandel, und die süddeutschen Kaufherren konnten sogar den Versuch machen, das Haus Welser an der Spitze, Venezuela, das ihnen von Karl V. überlassen war, zu colonisiren. Aber die politische Zerrissenheit und die beständigen Streitigkeiten, welche die Kaiser, die Reichsfürsten und die Städte im Interesse ihrer Machtstellung hatten, verhinderten den wirthschaftlichen Aufschwung, welcher gerade in jener Zeit durch eine starke und einheitliche Politik bedingt war.

Im 17. Jahrhundert verwüstete der dreißigjährige Krieg, was der Fleiß vieler Generationen geschaffen. Unberechenbar ist der Verlust, den er den deutschen Völkern, unbeschreiblich das Elend, das er ihnen gebracht. Als der westfälische Friede 1648 diesem trostlosen Kriege ein Ende machte, waren auf dem Lande die Dörfer verödet, die Aecker wüst und unbebaut; in den leeren und verbrannten Heimstätten suchten Wölfe ihre Nahrung. Und in den Städten war das Bürgerthum ruinirt, Gewerbe und Handel zerstört, die Bevölkerung durch Krieg, Hunger und Pest auf ein Dritttheil herabgeschmolzen. Nur Hamburg, Bremen und Lübeck bewahrten sich einen Rest einstiger Größe. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde durch die Kämpfe mit Frankreich neues Elend auf deutschen Boden getragen. Und selbst in den wenigen Jahren des Friedens war keine Möglichkeit zur Erholung. An den Höfen der Fürsten und in den Schlössern des Adels riß ein verderblicher Luxus und eine Vorliebe für fremdländische Produkte ein, den heimischen Gewerben keineswegs förderlich. Wie im Bereich der Politik, so ward auch auf volkswirthschaftlichem Gebiete Deutschland ein Gegenstand der Ausbeutung für andere Völker; es war ein armes Land geworden, das Ackerbau und Viehzucht und kümmerliche Reste einst blühender Gewerbe trieb. Und das zu einer Zeit, wo die anderen europäischen Culturvölker zu Wasser und zu Lande stets

neue Reichthümer erbeuteten. Heute noch ist es fühlbar, daß die Capitalbildung in Deutschland um ein volles Jahrhundert hinter jener der Nachbarländer zurückgeblieben ist.

Langsam nur hob sich die deutsche Volkswirthschaft und auch nicht überall im folgenden Jahrhundert. Der Landbau erholte sich namentlich nach Milderung und Aufhebung der Leibeigenschaft; die Schätze der Wälder und der Berge waren durch die Kriege nicht zerstört. Metallindustrie, Tuchweberei und Leinwandfabrikation waren in den Städten jene Gewerbe, die sich zuerst wieder kräftigten und Absatz nach Außen fanden. Einzelne Regenten, in Oesterreich Maria Theresia und Joseph II., in Preußen die Kurfürsten von Brandenburg und später die Könige, pflegten die materiellen Interessen. In Preußen machte der große Kurfürst sogar Versuche im Bereich der Colonialpolitik und des Colonialhandels. Zuwachs erhielt Deutschland an Arbeitskräften durch eingewanderte französische Arbeiter; in Preußen besonders ward die Einwanderung begünstigt und dort wurden nicht allein industrielle Unternehmungen, sondern auch Ackerbaucolonien und neue Culturarten (Tabakbau durch Pfälzer) begründet. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden in Preußen auf Anregung Friedrich II. schöne Fortschritte gemacht (Canalbauten, Bodencreditanstalten, Einführung des Kartoffelbaues, Gründung der Seehandelsgesellschaft u. a.).

Der Handel war seit dem 30jährigen Kriege mehr und mehr in Verfall gerathen. Außer Rohstoffen wurden nur noch Leinengarn und Leinenwaaren, einige Metallwaaren und Nürnberger Kurzwaaren exportirt. Die steigende Einfuhr ging hauptsächlich über Hamburg, das in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts großartigen Aufschwung nahm und hauptsächlich Norddeutschland versorgte, während Süddeutschland seinen Import über Holland erhielt. Von deutschen Binnenstädten wurden Frankfurt a. M. und Leipzig mit ihren großen Messen wichtiger.

Oesterreich, welches ebenfalls im 30jährigen Kriege stark gelitten hatte, erhielt unter Joseph II. ein Prohibitivsystem und entwickelte, während seine östlichen Länder Bodenprodukte und Vieh ausführten, in Böhmen, Mähren und Schlesien eine lebhafte Industrie (Leinwand, Glas, Tuch); auch die steiermärkische Eisenindustrie erwarb sich im 18. Jahrhundert ein ausgedehntes Absatzgebiet.

Rußland, welches im Ostseeverkehr zuerst durch die Hanseaten und nach deren Verdrängung (s. oben) durch Holländer und Engländer seine westeuropäische Einfuhr bezogen und seine heimischen Stapelartikel (Viehprodukte, Flachs und Hanf, Waldprodukte) ausgeführt hatte, wurde durch Peter den Großen auf eine höhere wirthschaftliche Stufe gehoben. Er gab dem großen, bis dahin abgeschlossenen Binnenlande durch Eroberung der schwedischen Ostseeländer ein Küstengebiet, gründete 1703 Petersburg unter kolossalen Opfern, beförderte die russischen Canalverbindungen, den Schiffbau, den Bergbau, die Getreideausfuhr und die Industrie (durch Heranziehung auswärtiger Fabrikanten und Handwerker und durch Schutzzölle). Nach ihm wandte Katharina II. ihre Aufmerksamkeit nach Osten. Unter ihrer Regierung ward der Handel mit China, mit Persien und Centralasien lebhafter, die Krim und die Nordküsten des schwarzen Meeres erobert und Odessa (1792), der spätere Haupthandelsplatz Rußlands im Süden, gegründet.

Schweden, Norwegen und **Dänemark.** Schweden schaffte sich, nachdem es im 16. Jahrhundert von Dänemark unabhängig geworden, die

Hanseaten vom Halse und konnte im 17. Jahrhundert, durch Ländererwerb (Livland und Pommern) begünstigt, seine Schifffahrt und seinen Handel, in geringerem Grade seine Industrie (besonders die Eisenindustrie) ausdehnen. Im 18. Jahrhundert aber verging diese schöne Blüthe wieder, zumeist durch die langen und kostspieligen Kriege Karl's XII., welche dem Lande den größten Theil seiner Ersparnisse, seinen Handel und seine Ostseeprovinzen kosteten, Ackerbau und Industrie auf's Schwerste schädigten und das schwedische Geldwesen in heillose Verwirrung brachten. Norwegen, nicht so wie Schweden durch die äußeren Verhältnisse leidend, konnte in dieser Periode seine Ausfuhr an Fischen, Holz und Bergprodukten vergrößern. In Dänemark erhob sich Kopenhagen zu einem nennenswerthen Handelsplatze. Während Colonisationsversuche keinen bedeutenden Erfolg hatten, gelang es den Königen, den Ackerbau (durch Befreiung der Bauern) und die Industrie (mit Hülfe französischer Arbeiter, durch das Edikt von Nantes vertrieben) zu heben; gegen Ende des 17. Jahrhunderts ward auch der Seehandel wichtiger und gewann namentlich durch die Neutralität Dänemarks in den Kriegen des 18. Jahrhunderts. Kopenhagen kam in Flor.

IV. Der Handel der neuesten Zeit.

(Seit der französischen Revolution.)

1. Wirthschaftlicher Charakter dieser Periode.

Jede der großen Epochen der Geschichte hat auch ihre wirthschaftlichen Eigenthümlichkeiten: das Alterthum seinen Gegensatz von Freien und Sklaven, das Mittelalter sein Ständewesen, die neuere Zeit das Regiment des Mercantil- und Colonialsystems und die neueste Zeit hat als charakteristisches Merkmal die wirthschaftliche Revolution. In den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts beginnt eine Aera der gewaltigsten Umwälzungen auf wirthschaftlichem Gebiete, welche heute noch nicht abgeschlossen ist. Sie ward eingeleitet durch große politische Umwälzungen und begleitet durch tiefeinschneidende Aenderungen der ganzen Weltanschauung und Cultur.

Politische Aenderungen. Bald nachdem in der neuen Welt die vormals britischen Colonien als eigenes Staatswesen sich constituirt und damit die Bahn gebrochen hatten zur republikanischen Umgestaltung fast des ganzen Welttheils, bewegte ein ähnliches Ereigniß das gealterte Europa. Die französische Revolution von 1789 zerbrach mit einem Male alle wohlerhaltenen Reste des Mittelalters; sie beseitigte einen Wust von veralteten Privilegien und Verkehrsbeschränkungen, warf das ganze übliche System der obrigkeitlichen Bevormundung des Menschen über den Haufen und brachte dem Volke eine Freiheit, von der man sich vordem nichts hatte träumen lassen. Und obgleich nur Frankreich die Revolution unmittelbar erlebte, wirkte sie doch mittelbar auf alle anderen Culturländer, wo die von Frankreich im Sturm errungene Freiheit auf dem Wege friedlicher Reform erkämpft werden konnte.

Die der französischen Revolution folgenden großen politischen Ereignisse waren nicht im Stande, den Fortschritt der wirthschaftlichen Cultur völlig zu

hindern. Gerade die Schnelligkeit, mit welcher durch Napoleon I. und seit dessen Zeit Siege erfochten, Reiche gestürzt und neue Throne errichtet worden, ließen die großen Staatsactionen nicht mehr so verheerend auf die Volkswirthschaft wirken, als das zur Zeit des 30jährigen Krieges geschehen war. Die napoleonischen Siege nöthigten die besiegten Staaten zum Anschlusse an die französische Handelspolitik, namentlich soweit deren Spitze gegen England gerichtet war und durch die Continentalsperre der europäisch-continentale Markt für die britische Einfuhr verschlossen ward (seit 1806). Von einem großen internationalen Verkehr, besonders zur See, konnte während der napoleonischen Herrschaft keine Rede sein; erst nach dem Sturze des Usurpators wurden die überseeischen Handelsverbindungen wieder angeknüpft und erweitert. Die dreiunddreißig Jahre, welche dem Sturz des Imperators folgten, ließen den größten Theil Europa's im tiefsten Frieden sich erholen; nur in Spanien wüthete der Bürgerkrieg, in Polen und Griechenland Befreiungskämpfe, am Balkan ein russisch-türkischer Krieg, in Belgien 1832 der Kampf um die Selbstständigkeit. Seit 1848 kam das Völkerleben wieder in Gährung; aber weder die Revolutionen in Frankreich, Deutschland und Oesterreich (1848), noch der italienische Krieg (1849) und der Krimkrieg (1854) konnten den Fortschritt der wirthschaftlichen Zustände empfindlich stören. Der zweite italienische Krieg (1859) ließ die Consolidirung der italienischen Nation beginnen und verhalf damit auch der apenninischen Halbinsel zu den Anfängen einheitlicher Gestaltung ihrer wirthschaftlichen Verhältnisse. Indische Aufstände und der nordamerikanische Bürgerkrieg trafen nur die speciellen Interessen Englands und Nordamerika's. Die Kriege von 1866 und 1870 konnten mit Hülfe der Eisenbahnen und der vervollkommneten militärischen Technik ungleich rascher als die früheren zu Resultaten führen, welche unten ausführlichere Erwähnung finden sollen.

Urproduktion. Die Urproduktion, am meisten von der Natur abhängig, erlebte die geringsten Veränderungen. Und doch zeigt auch sie in mancher Hinsicht schon ein ganz anderes Bild, als in der verflossenen Periode. Die Landwirthschaft wurde durch die Revolution und seit derselben von einer Reihe mittelalterlicher Hemmnisse befreit; Frohnen, Zehnten, Servituten, Besitzänderungsabgaben u. s. w. verschwanden. Dadurch und durch die Verkehrserleichterungen der neuesten Zeit wurde Wirthschaftsverbesserungen aller Art die Thüre geöffnet. Die Verbreitung neuer Culturpflanzen, schon in der vergangenen Periode begonnen, nahm rascheren Fortgang; die grandiosen Fortschritte des Transportwesens ließen neue Bezugsplätze für den europäischen Getreidebedarf sich immer mehr erschließen: die Donautieflande, Südrußland und Nordamerika, und damit wurden auch die Bedingungen und Aussichten der Landwirthschaft in Mitteleuropa mehr und mehr umgestaltet, ebenso auch durch die Fortschritte der Technik, welche neue Rohprodukte (z. B. die Zuckerrübe) verlangte und zur gesteigerten Nutzbarmachung anderer (Spiritusfabrikation 2c.) verhalf. Auch die Viehzucht ward vielfach in andere Bahnen gebracht. Einerseits erhielt sie Anregung durch die Industrie zu mancher Vervollkommnung und Specialisirung (z. B. die Wollproduktion), andererseits traten ihr bedeutende Concurrenten in außereuropäischen Ländern (Süd-Amerika, Australien) entgegen. Die Ausnützung der Waldungen wurde umgestaltet theils durch die zunehmende Ausbeutung der Kohlenlager, theils durch die gesteigerten Ansprüche der Industrie auf Bau- und Werkholz, mehr noch durch die Eisenbahnen, welche den Landtransport des Holzes auf weitere

Strecken erst ermöglichten. Auch in diesem Zweige traten neue Concurrenten auf den europäischen Markt.

Die Gewinnung von Bergbauprodukten hat in der neuesten Zeit großartige Fortschritte gemacht. Abgesehen von der Gold- und Silberproduktion, die weiter unten Erwähnung finden soll, ist die Ausbeutung der Eisen-, Kohlen- und Petroleumlager zu einer der wichtigsten Fragen des Welthandels geworden. Das Eisen mußte seit der Einführung der Maschine in die Industrie und in das Transportwesen, sowie seit seiner zunehmenden Verwendung beim Brücken- und Häuserbau in unverhältnißmäßig größeren Mengen produzirt werden. Belgien, Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Oesterreich und die Vereinigten Staaten wurden Hauptproduzenten. Während in England schon 1740 die Steinkohle zur Verhüttung in Anwendung gebracht ward, geschah dieser Fortschritt auf dem Continent erst im laufenden Jahrhundert. Die wichtigste Rolle in der Geschichte der Eisenproduktion spielen in dieser Periode die Eisenzölle.

Die Steinkohle wurde zu einem Gegenstande des Welthandels erst seit Einführung der Dampfschifffahrt und der Eisenbahnen. In England, wo die Kohlenlager seit Jahrhunderten ausgebeutet werden, blieb Newcastle Centrum der Produktion. In Frankreich bezog man zur Zeit der Revolution den halben Bedarf aus England. Schon vorher und bis in die fünfziger Jahre experimentirte man vielfach mit den Kohlenzöllen, nicht zum Vortheil der französischen Industrie. In Deutschland, wo zwar auch schon im vorigen Jahrhundert Kohle gewonnen ward, sehen wir die Förderung namentlich seit den vierziger Jahren kolossalen Aufschwung nehmen, in Oesterreich seit den fünfziger Jahren.

Die Industrie. Schon gegen Ende des 18. Jahrhunderts hatte sich jener wunderbare Proceß vorbereitet, der in der Geschichte der Volkswirthschaft als „industrielle Revolution" bezeichnet wird. Die Dampfmaschine war erfunden und es bedurfte nur der rastlosen Ausbeutung dieses großartigen Fortschrittes der Technik, um ihn in die Industrie und in das Verkehrsleben einzuführen. Schlag auf Schlag folgten die großen technischen Neuerungen. Mechanik und Chemie arbeiteten seit Anfang des Jahrhunderts um die Wette im Dienste der Industrie, unaufhörlich die rein physische Handarbeit verdrängend, die Produktionskosten ermäßigend, die Methoden verbessernd und den Gang der Produktion beschleunigend. Diese gerieth in jenes sausende Tempo, welches sie heutzutage charakterisirt. Zugleich drängte die Nothwendigkeit der Maschinenanwendung und Arbeitstheilung mehr und mehr nach Concentrirung der industriellen Thätigkeit in großen Fabriken. In manchem Zweige wurde das kleine Handwerk theilweise, in manchem völlig durch die fabrikmäßige Großindustrie verdrängt. Die wohlfeile Maschinenarbeit verstärkte die Produktion in's Ungeheuere, zugleich nivellirte und verallgemeinerte sie die Consumtion. Sie machte auch mehr und mehr den Transport von Rohstoffen nach fernen Ländern zum Zweck ihrer Verarbeitung möglich und rentabel. Ganze Länder wurden gewissermaßen zu Fabrikdistricten der Welt. Diese Wanderungen der Rohstoffe und die entsprechenden der fertigen Produkte eröffneten dem Handel nothwendig ganz neue Aufgaben. Die großen Capitalien, welche zur Anlage und zum Betrieb der Fabriken nöthig waren, ließen die Produktion auf Credit immer nothwendiger werden. Die Arbeitstheilung wurde nicht allein in jedem einzelnen Etablissement mit immer größerer Schärfe durchgeführt; auch die Unternehmungen lernten selbst sich mehr und mehr

auf bestimmte Produktionszweige zu beschränken und in dieser Specialisirung durch Vereinfachung den Produktionsproceß, um das zu erleichtern, was er durch die Massenhaftigkeit an Schwierigkeit gewonnen hatte.

Im Jahrhundert der Maschine konnte das alte Zunftwesen nicht mehr bestehen. In Frankreich durch die Revolution beseitigt, erhielt es sich zwar in Deutschland während der auf die Befreiungskriege folgenden Stagnation, zeigte sich aber immer mehr lebensunfähig, bis es endlich, verknöchert und absurd geworden, dem allgemeinen Verlangen nach Gewerbefreiheit erliegen mußte. Weil aber die freiheitlichen Ideen, welche von der französischen Revolution ausgegangen waren, dem auch im wirthschaftlichen Leben Alles bevormundenden Polizeiregiment ein Ende machten, weil dem Einzelnen seine wirthschaftliche Freiheit oft als eine Vereinsamung erschien, traten mit dem Sturze der Zünfte an deren Stelle freiere, lebensfähigere Vereinigungen, die modernen Genossenschaften mit dem Zwecke, die kleinen vereinzelten Wirthschaftsexistenzen zu sammeln und in dieser Sammlung zu kräftigen.

Ganz dem Geiste der freien Concurrenz, welcher das Jahrhundert beherrscht, entspricht endlich das Industrie-Ausstellungswesen. 1798, zur Revolutionszeit, in Frankreich geboren, bürgerte sich der Gedanke der Industrie-Ausstellungen rasch ein. In den ersten Jahren des Jahrhunderts schon fanden solche Ausstellungen in Frankreich, seit 1820 in Oesterreich, seit 1822 in Deutschland statt; seit 1851 ist der Gedanke, damals zuerst in London, international geworden und erzeugte jene Triumphe, welche die Weltindustrie nachmals auf den Weltausstellungen zu New-York (1853 und 1854), zu Paris (1855), zu London (1862), zu Paris (1867), zu Wien (1873) und zu Philadelphia (1876) feierte.

Wie diese mächtig aufblühende Weltindustrie im Laufe ihrer riesenhaften Entwickelung durch das Prinzip der internationalen Arbeitstheilung in ihren einzelnen Zweigen bald diesem, bald jenem Lande und Districte als besondere Arbeitsaufgabe zufiel und aus welchen Gründen dies geschah: das zu entwickeln, fehlt hier der Raum. Und daß sie neben dem Reichthum an Produkten, mit welchem sie dem Bedarf der Völker entgegenkömmt, auch manche schlimme Erscheinung im Gefolge hat; daß namentlich der überhandnehmende Großbetrieb den Gegensatz zwischen dem capitallosen Arbeiter und der dem Unternehmer dienenden Macht des großen Capitals immer schärfer werden läßt: das darzustellen, soll einem späteren Abschnitte vorbehalten bleiben.

Geldwesen. Nachdem die Preisrevolution, welche die Entdeckung und Ausbeutung der amerikanischen Edelmetallminen im 16. und 17. Jahrhundert hervorgerufen hatte, vorübergegangen war, blieb die Edelmetallproduktion in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ziemlich gleichmäßig. Als aber seit 1840 die Erträgnisse der russischen Goldminen stets zunahmen, als 1848 in Californien und 1851 in Australien ergiebige Fundstätten von Gold erschlossen wurden, traten Aenderungen im Geldmarkte der Welt ein.

Zunächst mußten jene Goldfunde natürlich auf die Wirthschaftsverhältnisse der Goldländer den bedeutendsten Einfluß äußern. Californien und Australien wurden bevölkert, St. Francisko und Sidney rasch zu blühenden Städten. Die Goldländer empfingen für ihre Goldsendungen Arbeitskräfte und Industrieprodukte der Culturvölker.

Neben dem californischen und australischen Goldexport erscheint als für den Geldmarkt wichtig eine schon im vergangenen Jahrhundert stark fühlbare Thatsache: der Silberexport aus Europa nach Ostasien. Dieser stieg be-

trächtlich wegen der zunehmenden Consumtion ostasiatischer Waaren in Europa. Dagegen hat sich auch die Silberproduktion im Westen von Nordamerika (Nevada) in den letzten Dezennien bedeutend gehoben.

Der wachsende Metallschatz der Welt ließ mehrere Völker zur Goldwährung übergehen. Diese besteht in Großbritannien seit 1817, in den Vereinigten Staaten seit 1853 (an Stelle der früheren Doppelwährung); im Deutschen Reich seit 1873; in Portugal seit 1854; auch in Spanien gewinnt die Goldwährung immer mehr Geltung, wurde seit 1873 in Schweden angebahnt, 1874 in Norwegen und 1873 in Dänemark eingeführt. In den Niederlanden dagegen ging man 1850 von der Doppelwährung zur Silberwährung über. Frankreich blieb bei der Doppelwährung, ebenso Belgien, welches 1832, und die Schweiz, welche 1850 das französische Münzsystem angenommen hatte. Thatsächlich aber gewinnt auch in diesen Ländern die Goldcirculation mehr und mehr das Uebergewicht. Nur die osteuropäischen Länder blieben bei der Silberwährung. Im Allgemeinen sind aber die Fortschritte der modernen Staaten auf dem Wege des Münz- und Geldwesens entschieden großartige.

Credit. Gleichen Schritt mit den übrigen wirthschaftlichen Erscheinungen hielt der Credit; ja nicht selten überholte er jene, nicht zum allgemeinen Besten. Seit mit der Einführung der Maschine in die Industrie die Produktion immer mehr zum Großbetrieb ward, seit mit Einführung der Eisenbahnen die Transporteinrichtung in's Kolossale ging und in dieser Größe nur durch den Credit ermöglicht wurde, ist dieser in einer früher nie zu ahnenden Weise ausgedehnt worden.

Was die Dampfmaschine für die Industrie und den Transport, das wurden die Banken für den Credit. Das einfache Geldumwechselungsgeschäft, aus dem sie entstanden waren, mußte schon lang, namentlich mit der Vervollkommnung des Münzwesens, mehr und mehr in den Hintergrund treten; Hauptaufgabe wurde der Handel mit Credit; das Wechsel-, Lombard-, Depositen-, Contocorrent- und Notengeschäft wurden die eigentlichen Bank-Geschäfte.

Die Bankpolitik der Staatsregierungen schloß sich der jeweiligen volkswirthschaftlichen Zeitströmung nicht völlig an. Aus dem 18. Jahrhundert war das System großer Staats- und Nationalbanken, die bald auch Monopolbanken wurden, herübergekommen. Diese Banken hatten alle möglichen finanziellen und rechtlichen Vortheile. Wichtig ward insbesondere das Notengeschäft, mit welchem in dieser Periode ein paarmal, so bei der Bank von England 1797—1819 und bei der österreichischen Nationalbank seit 1848 schlimme Erfahrungen gemacht wurden, nachdem bei der engen Verbindung der Staatsbanken mit den Regierungen die Banken an den Staat in bewegten Zeiten Vorschüsse gemacht hatten, die dann nicht rechtzeitig zurückbezahlt werden konnten. Die großen privilegirten Banken erhielten eine lebhafte Concurrenz erst seit 1833 in England (Londoner Joint-Stock-Banken), seit den fünfziger Jahren durch die Gründung der kleinstaatlichen Banken in Deutschland.

Speciell dem 19. Jahrhundert angehörig ist die Schöpfung der Mobiliar-Creditanstalten. Den Anfang machte der Pariser Crédit mobilier 1852; ihm folgte die Darmstädter Bank 1853 und (neben kleineren derartigen Schöpfungen) die österreichische Creditanstalt (1856). Diese Creditanstalten sammelten die disponiblen Capitalien und führten sie direkt Eisenbahn-Unternehmungen,

Actienfabriken u. dergl. zu, trieben auch Bankgeschäfte, rechtfertigten aber im Allgemeinen nicht die übertriebenen Hoffnungen, welche sie Anfangs erweckt hatten.

Verkehrsmittel. Die großartigsten technischen Fortschritte brachte das 19. Jahrhundert dem Transportwesen durch Einführung der Dampfmaschine in die Schifffahrt und in den Landtransport.

Die Dampfschifffahrt ging der Lokomotive voran. Nach mehreren älteren, theils wegen ihrer technischen Unvollkommenheit, theils aus anderen Gründen mißglückten Versuchen gelang es Rob. Fulton, 1807 die Dampfschifffahrt auf dem Hudsonflusse in Nordamerika einzuführen. Seitdem machte sie zuerst in den Vereinigten Staaten, dann in England, Frankreich und Deutschland rasche Fortschritte. Die Flußschifffahrt ging den oceanischen Fahrten lang voraus. Zwar fuhr schon 1819 der Dampfer Savannah aus dem gleichnamigen amerikanischen Hafen nach Europa; aber fast 20 Jahre währte es, bis weitere Dampfschifffahrten über den Ocean folgten, während die Flußdampfschifffahrt rasche Fortschritte machte und in Nordamerika den weiten Stromlandschaften des Mississippi und Ohio Leben verlieh. 1838 bewiesen die Dampfer Sirius und Great Western die Möglichkeit großer Seereisen, und seitdem gewinnt auch auf dem Meere die Dampfschifffahrt immer mehr Bedeutung gegenüber der Segelschifffahrt.

Die Eisenbahnen hatten zwar auch schon lang ihre Vorläufer in jenen kleinen Bergwerksbahnen gehabt, welche zum Transport der Erze 2c. im Inneren der Stollen dienten und auch streckenweise an's Tageslicht herausgeführt wurden. Aber ihre Welthandelsbedeutung erhielten die Eisenbahnen erst, seit im Jahre 1825 die Lokomotive auf der Bahn von Stockton nach Darlington (bei Newcastle, England) zur Anwendung kam. Als bald darauf die Bahnlinie Liverpool-Manchester eröffnet war und hier zum erstenmale die Lokomotive im Personentransport thätig wurde, brach das Zeitalter der Eisenbahnen an und mit erstaunlicher Schnelligkeit begannen die Culturvölker der Welt ihre Länder mit einem stets dichter werdenden Netze von Eisenbahnlinien zu überziehen. Zuerst spannte man die Linien zwischen nahegelegenen Städten mit stark entwickeltem industriellem und commerciellem Leben (Brüssel-Mecheln, Nürnberg-Fürth, Leipzig-Dresden, Berlin-Potsdam, Paris-St. Germain); später wurden systematisch all' jene Verkehrselemente aufgesucht, welche Eisenbahnunternehmungen rechtfertigen konnten. Man warf die Bahnen nach den Mittelpunkten des geschäftlichen Verkehrs, wie nach jenen des Vergnügens, und als allmählig ganze Netze von Linien entstanden, gab die Ausfüllung der Lücken dieser Netze wieder Veranlassung zu neuen Linien. Erst ziemlich spät aber suchte man die Linien des durchgehenden Weltverkehrs auf, um sie mit Schienenwegen zu versehen.

Volkswirthschaftliche Krisen. Die riesenhafte Steigerung der Produktion, die stets weiter getriebene Arbeitstheilung, die mächtige Entfaltung des Transportwesens und des Credits hatten nicht allein vortheilhafte Wirkungen. Je weiter sich die Culturvölker von der einfachen und rohen Naturalwirthschaft entfernten, je mehr der Raum zwischen dem Angebot und der Nachfrage durch die Speculation ausgefüllt wurde, um so leichter mußte es geschehen, daß Angebot und Nachfrage nicht mehr gleichmäßig vorwärts gingen, sondern ruckweise. Je nachdem auf dem Gebiete der Produktion bald neue technische Fortschritte, neue Rohstoffe oder Bezugsquellen derselben den Fortgang erleichterten; je nachdem auf dem Gebiete der Consumtion die

Märkte sich öffneten oder verschlossen, ausdehnten oder einschränkten, mußten Störungen in dem nothwendigen Gleichgewicht von Produktion und Consumtion entstehen. Und diese Störungen mußten, wenn sie erheblichere Dimensionen annahmen, zu volkswirthschaftlichen Krisen werden. Das gegenwärtige Jahrhundert ist reich an solchen Krisen, welche selten auf die Länder beschränkt blieben, in denen sie zum Ausbruch gelangten.

Besonders erwähnenswerth sind die englische Krise in Folge der Ueberspeculation nach Aufhebung der Continentalsperre (1814—1819); die Krise nach Eröffnung des spanischen Südamerika für den europäischen Handel (1823 bis 1825); die große Welthandelskrise von 1851, hauptsächlich in Amerika, England, Frankreich, auch in Deutschland (namentlich Hamburg) fühlbar, endlich die große Handelskrise von 1873, in Oesterreich und Deutschland zumeist empfunden.

2. Die einzelnen Länder.

Großbritannien. Schon während des ganzen 18. Jahrhunderts die erste Welthandelsmacht, erweiterte und befestigte England diese seine Stellung im 19. Jahrhundert noch ganz bedeutend. Der amerikanische Freiheitskrieg hatte nicht, wie man Anfangs vorherzusehen glaubte, die Verbindungen beider Staaten abgerissen, sondern bald nach Beendigung des Krieges begann der friedliche Verkehr zwischen den durch Sprache, Abstammung und Sitte, wie durch materielle Interessen so eng verwandten Völkern wieder. Beträchtliche Störung erlitt dagegen die britische Volkswirthschaft durch die folgenden langwierigen Kriege gegen Frankreich (mit wenigen Unterbrechungen von 1792 bis 1815), welche die englische Staatsschuld zu ungeheurer Höhe anwachsen ließen.

Die Continentalsperre sollte nach der Absicht Napoleons den britischen Handel ruiniren. Sie begann 1806, indem Napoleon die europäischen Häfen jedem Verkehr mit England verschloß. Die von ihm besiegten Staaten mußten sich nothgedrungen seiner Handelspolitik anschließen. Der englische Handel empfand zwar diese Störung, wurde aber keineswegs zu Grunde gerichtet. Er entschädigte sich durch Ausdehnung seiner überseeischen Verbindungen (besonders nach Ostindien und Südamerika), sowie durch einen blühenden Schleichhandel, welcher über Hamburg nach Deutschland, über Gibraltar nach Spanien getrieben wurde. Die englische Regierung ergriff Repressalien, welche auch von Seite Frankreichs wieder zu verschärften Maßregeln führten, so daß schließlich selbst der Handel der neutralen Amerikaner mit Europa unterbrochen ward. Ein englisch-amerikanischer Krieg 1812—1814 bereitete dem Handel neue Schwierigkeiten.

Mit dem Sturze Napoleons endete auch die Continentalsperre. Sofort machte sich England daran, die gestörten Verbindungen wieder anzuknüpfen. Es warf die in Massen vorräthigen Waaren auf die wieder eröffneten ausländischen Märkte. Aber sie fanden nicht den gehofften Absatz; denn das Ausland hatte theils nicht die Mittel zu großen Consumtionen, theils konnte auch die während der Continentalsperre aufgeblühte Industrie der Länder selbst in mancher Richtung die Nachfrage befriedigen. Die Folge war ein Sinken der Preise britischer Fabrikate; eine hinzutretende furchtbare Theuerung der Lebensmittel erhöhte die Noth und ließ die englische Industrie fast völlig stocken. Die massenhaft vorhandenen Fabrikate fanden keine Käufer, die

Fabriken standen still; die Krisis fand ihren Höhepunkt in zahllosen Bankerotten (3552 allein im Jahre 1819).

Mittlerweile waren auch andere wirthschaftlich wichtige Verhältnisse bedeutend umgestaltet worden. Seit Ende des 18. Jahrhunderts hatte die Bevölkerung Englands sich immer mehr in den Städten concentrirt und war zu einer vorwiegend industriellen geworden; immer abhängiger wurde England von der auswärtigen Getreideeinfuhr, die natürlich nur durch Industrieprodukte bezahlt werden konnte. Glücklicherweise folgte auf die Unfälle der Jahre 1814—1819 ein eben so rascher Aufschwung. In den Jahren 1819—1825 vermehrten sich die Fabriken, die Kohlen- und Eisenproduktion ungemein; der Absatz nach außen ging wieder flott von statten, Capital war bald im Ueberfluß vorhanden. Das führte wieder zur Ueberspeculation und zu einer neuen Krise 1825.

Ein bemerkenswerther Umschwung der volkswirthschaftlichen Anschauungen nahm mit 1820 seinen Anfang: der Uebergang von dem bisherigen Protectionssystem zu den Grundsätzen des Freihandels. Es bildete sich eine Freihandelspartei in England, welche ununterbrochen in der Presse und im Parlament arbeitete. Ihr ist es zu verdanken, daß seit 1823 das Prohibitiv-System beseitigt und die Zölle mehr und mehr ermäßigt wurden. Die Navigationsacte, welche bisher bestanden hatte, konnte dem Drängen nach Befreiung des Handels auch nicht mehr widerstehen und wurde seit 1822 durchlöchert; ihre Beschränkungen des Handels fielen nach und nach.

Nach der Krisis von 1825 folgte bis 1836 eine Zeit friedlichen Aufschwunges der Industrie und des Handels. Eingeleitet wurde diese Periode durch ein sehr bedeutsames Ereigniß: die Erbauung der ersten Eisenbahn von Stockton nach Darlington 1825. Diese Zeit der ruhigen Entwickelung endete wieder mit einer Ueberspeculation und einer Krise. Man warf sich auf Gründung von Banken u. dergl., auf Eisenbahn-Unternehmungen, bis der Credit überspannt wurde und 1837 mehrere Fallimente die Geschäftswelt ernüchterten. Eine weitere Krise folgte 1839.

Bis 1841 waren die Bestrebungen der Freihandelspartei nur von mäßigen Erfolgen begleitet gewesen. In diesem Jahre aber kam das Ministerium Peel an's Ruder und damit trat eine bedeutende Aenderung der englischen Wirthschafts- und Finanzpolitik ein. Die wichtigsten Reformen Peel's waren die Abschaffung der sog. Korngesetze, die Einführung einer Einkommensteuer und die Ermäßigung der Zölle.

Die Korngesetze wurden als eine ungemein wichtige Frage für England betrachtet. Schon früher hatte die britische Gesetzgebung es versucht, die inländische Getreideproduktion zu unterstützen. So lange Großbritannien noch (bis gegen 1750) Getreide ausführen konnte, war diese Ausfuhr durch Prämien begünstigt. Als aber in Folge der industriellen Entwickelung und raschen Volksvermehrung kein Getreide mehr ausgeführt werden konnte, sondern Einfuhr von außen stattfinden mußte, suchte man den inländischen Getreidebau durch die Korngesetze (Kornzölle) zu schützen. Bis 1828 wurden verschiedene solche Gesetze erlassen, in letzterem Jahre der Einfuhrzoll nach einer Scala festgesetzt, welche mit den Veränderungen der englischen Getreidepreise stieg und fiel. Seit 1830 wurde ein Theil der öffentlichen Meinung mit den Getreidegesetzen unzufrieden, weil dieselben den Getreidepreis auf einer unnatürlichen Höhe erhielten und dadurch das Leben vertheuerten. Eine mächtige Agitation begann mit dem beredten Freihändler Cobden an der Spitze;

ihr gelang es endlich 1846 das Parlament zur Abschaffung der Korngesetze zu bewegen. Auch die anderen Einfuhrzölle wurden durch eine Reform Peel's (1845) bedeutend ermäßigt, viele ganz aufgehoben. Nachdem hiemit die großen Breschen in den Wall der Schutzzölle gelegt waren, nahm der Sieg des Freihandels seinen Fortgang, besonders wieder seit 1853 unter der Führung Gladstone's. 1853 wurde die Zahl der zollpflichtigen Artikel, die schon unter Peel von 1000 auf 590 verringert worden war, noch weiter auf 360 ermäßigt.

Nachdem die Getreidegesetze beseitigt und eine Reihe anderer Zölle (wichtig der Zuckerzoll) ermäßigt oder gefallen waren, mußte als der letzte heiligste Rest des Mercantilsystems die Navigationsacte fallen. Da die anderen Nationen Gegenmaßregeln ergriffen hatten, war man schon lange genöthigt gewesen, einzelnen Nationen Zugeständnisse zu machen, und mit dem Jahre 1824 begann das System der Schifffahrtsverträge, indem sich die britische Regierung zu „Reciprocitätsverträgen" herbeiließ, in welchen Gleichstellung der Schiffe in den Schiffsabgaben und den Zöllen für die Ladung verabredet wurde. Derartige Verträge wurden von Großbritannien seit 1824 mit den meisten europäischen und auch mit einigen amerikanischen Staaten abgeschlossen, wobei in der Regel jeder Vertragsstaat sich ausbedingte, auf gleichem Fuße mit dem Contrahenten oder mit den meistbegünstigten fremden Ländern behandelt zu werden. Dadurch wurde dem Umsichgreifen des Systems der Differentialabgaben vorgebeugt. Im Jahre 1849 endlich gab Großbritannien nach vielen Zögerungen die Navigationsacte in ihren wesentlichen Bestimmungen auf, nicht ohne großen Widerstand der Protectionisten. Nur Küstenhandel (Cabotage) und Fischerei blieben in Großbritannien und den Colonien noch der britischen Flagge reservirt; doch selbst davon ging man 1854 ab. Die Bedingung der Reciprocität behielt sich England nur vor für den Fall, daß gegen solche fremde Staaten, welche englische Schiffe nicht denen der meistbegünstigten Nationen freistellten, Repressalien nöthig werden sollten. Diese endgültige Aufhebung der Navigationsacte zeigte bald ihre vortheilhaften volkswirthschaftlichen Wirkungen. Die Befürchtung der Protectionisten, daß England seine maritime Stellung verlieren werde, zeigte sich als irrig und der von den alten Monopolen befreite Seehandel — denn die übrigen Staaten folgten allmählig den von England eingeschlagenen Bahnen — nahm einen nicht geahnten Aufschwung.

Während dieser handelspolitischen Kämpfe hatte, nur unterbrochen durch die oben erwähnten Krisen, die Steigerung des britischen Welthandels ihren Fortgang genommen. Die vierziger Jahre namentlich sahen einen wahrhaft glänzenden Aufschwung. Riesige Capitalien hatten sich angehäuft und der englische Unternehmungsgeist warf sich mit seiner ganzen Wucht auf den Bau von Eisenbahnen, nicht allein in England, sondern auch im Auslande. Als aber die Eisenbahnspeculation das überschüssige Capital aufgenommen hatte, brach 1847 eine Krisis ein (in Folge verfehlter Getreidespeculationen, hoher Baumwollpreise 2c.), die eine Zeit lang die mächtig aufgeblühte Baumwoll-Industrie schädigte. Bald erholte sich das thätige Land und konnte bis 1857 seine Produktion, sein Eisenbahnnetz, seinen Export und seine Consumtion bedeutend ausdehnen. 1857 äußerte eine in Nordamerika ausgebrochene Handelskrisis nachtheilige Rückwirkung auf England; namentlich litten die englischen Exporthäuser und die englische Eisenindustrie. Aber auch diese Krisis ward überwunden und seitdem erfuhr der Gesammthandel und Verkehr Englands fast ununterbrochen die lebhafteste Zunahme. Die Einfuhr stieg von

210 Mill. Pf. St. im Jahre 1860 auf 370 Mill. im Jahre 1874, von 164 auf 297 Mill. in derselben Zeit.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die wahrhaft glänzende Entwickelung, welche das englische Verkehrswesen im Laufe des Jahrhunderts genommen hat.

Auf dem Gebiete des Postwesens sind seit 1837 die genialen Reformen Rowland Hill's zu erwähnen, die später von den übrigen Nationen angenommen wurden.

Im Eisenbahnbau ist England bekanntlich allen Völkern seit 1825 vorangegangen. Die außerordentliche Gedrängtheit des britischen Eisenbahn-Netzes zeigte eine Zeit lang bedeutende Nachtheile. Es ergab sich bald eine maßlose Concurrenz; die einzelnen Bahnen drückten sich gegenseitig und strebten, ihre Verkehrsgebiete durch Zweigbahnen zu erweitern, welche dann oft unfruchtbar blieben. Jene Concurrenzen im Zusammenhange mit den hohen Baukosten bewirkten, daß die Rentabilität eine geringe war. Die Bahnen suchten dem abzuhelfen durch Fusionirung zahlreicher kleinerer Unternehmungen in wenigere, aber größere; durch Pacht- und Betriebsverträge. Diese Fusionen, der stets steigende Verkehr und die gerechtfertigte Abspannung, welche in der Raschheit des Baues neuer Bahnen eingetreten ist, ließen in letzter Zeit die Reinerträge wieder bedeutend besser werden. 1874 hatten 7 große Eisenbahnen schon mehr als die Hälfte des ganzen britischen Bahnnetzes in sich aufgesogen.

Ende 1872 war in den britischen Bahnen ein Gesammtcapital von 569 Mill. £ angelegt, welches sich durchschnittlich zu 4,5 % verzinste, während in früheren Jahren die Rente viel schlechter gewesen war (1858 blos 3,7 %).

Im Telegraphenwesen trat der Erfinder Wheatstone auch als Unternehmer auf. 1844 bestanden erst 44 Meilen Leitungen. Anfangs zeigte sich keine lebhafte Benützung; das fand erst statt, als sich die Eisenbahnverwaltungen energisch auf die Anlage von Telegraphen warfen. Im Jahre 1870 wurden die Telegraphen, welche bis dahin meistens Privateigenthum waren, vom Staate übernommen und nahmen seitdem einen wahrhaft großartigen Aufschwung.

In seiner äußeren Politik nimmt Großbritannien seit Anfang des Jahrhunderts eine friedliche Stellung ein. So sehr dies auf der einen Seite durch die abgeschlossene Lage des Staatsgebietes erleichtert wird, so wird es doch andererseits erschwert durch den ausgedehnten Colonialbesitz. Aber die britische Industrie und der britische Handel sind zu sehr an der Erhaltung des Weltfriedens interessirt, als daß eine andere Politik möglich wäre. So konnte es kommen, daß — zum erstenmale in der Geschichte — Conflicte zwischen Großbritannien und einer anderen Großmacht auf friedlichem Wege durch internationale Schiedsgerichte beigelegt wurden. Auch in der orientalischen Frage, welche seinerzeit Großbritannien zu den schweren Opfern des Krimkrieges veranlaßte, ist eine Zurückhaltung eingetreten, und hat sich die britische Regierung damit begnügt, sich durch Ankauf einer beträchtlichen Anzahl von Actien des Suezcanals einen hervorragenden Einfluß auf diese wichtige Orientstraße zu sichern, nachdem schon bald nach der Erbauung des Canals die britische Flagge, welche in seinem Verkehr bei weitem dominirt, einen großen commerciellen Sieg über Frankreich errungen.

Es läßt sich nicht verkennen, daß die entschieden kaufmännische Politik Großbritanniens demselben einige Einbuße an Ansehen in den Augen der continentalen Völker verschafft hat und daß auch die Expeditionen gegen rohe afrikanische Negervölker keineswegs ruhmreiche internationale Thaten genannt

werden können. Aber materielle Erfolge hatte diese Politik. Und wenn jemals das britische Volk in seiner nationalen Größe und Ehre wirklich ernsthaft angegriffen werden sollte, wird es sich zweifellos, ungeachtet seiner langen Friedensjahre, als zu den großartigsten Opfern und Thaten befähigt zeigen. Es ist keineswegs gewiß, daß die Veranlassung hiezu stets fehlen wird; denn wenn auch das europäische Großbritannien keine solche Veranlassungen bietet, ist es doch die bei weitem werthvollste der britischen Besitzungen, Ostindien, wo dieselben denkbar sind und wo durch das Näherrücken der nordindischen Gränzen und der Gränzen des asiatischen Rußlands die centralasiatische Frage erwächst.

Auf dem Gebiete der inneren Politik ist das Prinzip des Selfgovernments in glänzender Weise durchgeführt. Die Regierung überläßt alle Angelegenheiten von einigermaßen localem Charakter auch der Localverwaltung, so namentlich die Erhaltung des öffentlichen Friedens, die Armeeversorgung, den Straßenbau, die Polizei, die Regulirung der Märkte u. s. f. Die für diese Angelegenheiten nöthigen Ausgaben werden aus Localabgaben bestritten. So ist die Förderung der nationalen Wohlfahrt in die kleinsten und am unmittelbarsten dabei interessirten Kreise gelegt, während Regierung und Parlament unverrückt nach außen hin die dauernde Kräftigung der englischen Seeherrschaft und des englischen Welthandels, nach innen die sorgfältige Erhaltung des geschichtlich gewordenen Verfassungslebens zum Ziele haben.

Die volkswirthschaftlichen Verhältnisse in ihrer Gesammtheit sind allerdings in England und Schottland wesentlich andere, als in Irland. Als gemeinsame charakteristische Merkmale erscheinen die sehr bedeutenden Unterschiede des Vermögens, der großartige Reichthum auf der einen Seite gegenüber einer drückend großen Armenlast andererseits, ferner die Localisirung der verschiedenen Zweige des Wirthschaftslebens, die glänzende Entwickelung des Associationswesens und die stetige Vermehrung des gesammten Volkswohlstandes. Letztere ergibt sich aus mehreren Thatsachen. So zunächst aus der steigenden Consumtion einer Reihe von Genußmitteln. Die Zuckerconsumtion stieg seit 1840 von 15 auf 47 Pfund pro Kopf der Bevölkerung; der Theeverbrauch hat sich nahezu vervierfacht seit jener Zeit; der Verbrauch an Kaffee, Cacao, Butter, Getreide, Kartoffeln, Reis, Tabak, Wein und Branntwein ist für den Kopf der Bevölkerung fortwährend im Steigen. Die Zunahme des Nationalvermögens zeigt sich ferner am Stande der Sparkassen. Das steuerpflichtige Einkommen hat in Großbritannien (ohne Irland) im Jahre 1843 192 Mill. Pf. St. betragen, 1863 300 Mill., mit Irland 323 Mill., 1871 dagegen 465 Mill. Der Handel vermehrte sich von 1830—1870 um mehr als 300 %. Das gesammte Nationalvermögen wurde 1856 auf 3846 Mill. Pf. St. geschätzt. Andere Annahmen greifen übrigens viel höher, bis zu 6000 Mill. £. Der werthvollste Maßstab des steigenden Volkswohlstandes ist aber die wachsende Höhe des zur Einkommensteuer declarirten Einkommens. Als Schattenseiten stehen diesen Fortschritten allerdings gegenüber die ungleiche Vertheilung des Gesammteinkommens; das Verschwinden des mittleren Grundbesitzes, die in einzelnen Volksschichten sich hartnäckig erhaltende Uncultur und namentlich die Verhältnisse Irlands. Die irische Bevölkerung, bettelhaft, träge und schmutzig, ist — das läßt sich nicht leugnen — nicht ohne schwere Schuld Englands, in einer traurigen Lage, die seit einer Reihe von Jahrzehnten in großartiger Auswanderung ihren Ausdruck findet.

Britische Besitzungen. In Ostindien war 1799 die Eroberung der vorderindischen Halbinsel vollendet; 1843 und 1846 wurden weitere Eroberungen gemacht. Aber die ostindische Compagnie wirthschaftete schlecht und eine Folge des Aufstandes im Jahre 1857 war die Indiabill vom J. 1858, welche die Besitzungen der Compagnie zu Staatseigenthum machte. Seitdem hat das überschüssige Capital Englands in Indien beim Bau von Eisenbahnen, Telegraphen u. s. w. vortheilhafte Anlageplätze gefunden. Die aus Indien in den Welthandel kommenden Waaren haben insofern eine Aenderung erlitten, als nicht mehr Gewürze, Baumwoll- und Seidenfabrikate, sondern andere Waaren, meist Rohstoffe (Indigo, Baumwolle, Sago, Gerbstoffe, Guttapercha, Kaffee, Reis, Zucker und Wolle) aus Indien nach Europa gebracht werden.

In Hinterindien breitete sich die britische Herrschaft in den letzten Jahrzehnten aus und wird von dorther hauptsächlich Reis ausgeführt. An der Halbinsel Malakka entstand seit etwa 40 Jahren in Singapur ein überaus lebhafter Handelsplatz. Seine Verbindungen mit China und Japan suchte England theils durch Kriege (wegen der Opium-Einfuhr nach China), theils durch friedliche Verträge zu erweitern und zu festigen.

In Australien ist seit 1796 die Wollproduktion in Aufnahme gekommen und jetzt zu einem hochwichtigen Erwerbszweige herangewachsen. Seit 1843 wurde die Kupfergewinnung werthvoll, 1851 die australischen Goldfelder entdeckt und damit Veranlassuug zu neuer und starker Einwanderung gegeben. Die Ansiedelung drang von den Küsten immer weiter nach dem Inneren vor, hauptsächlich im Südosten des Continents; die Städte Melbourne und Adelaide schwangen sich neben dem älteren Sidney zu lebhaften Plätzen empor.. Australien erhielt, freilich zunächst blos in den südwestlichen Küstenstrichen, sein Eisenbahnnetz. Auch nach Neuseeland drang die Colonisation mit wunderbarer Schnelligkeit (Goldfunde, Wolle, Waldprodukte).

In den nordamerikanischen Colonien, deren älteste, Canada, den Franzosen abgenommen ward, hatte bis 1858 die Hudsonsbaicompagnie das Monopol der Verwaltung und Bewirthschaftung der ausgedehnten Hudsonsbailänder. Seit jener Zeit ging die Verwaltung an den Staat über; doch steht zu erwarten, daß das britische Nordamerika über kurz oder lang aufhört, Colonie zu sein.

Die westindischen und südamerikanischen Colonien haben wenig Bedeutung mehr, seit auf Jamaika, der früher so werthvollen Insel, die Sklaverei aufgehoben wurde und das Zucker- und Kaffee-Erträgniß in der Folge bedeutend zurückging.

In Afrika ist die Capcolonie seit 1806 englisches Besitzthum (früher holländisch) und durch Woll- und Weinexport wichtig geworden; die Besitzungen an der Goldküste durch das Palmöl. Die Transvaal-Republik der holländischen Bauern ward unlängst von England annectirt.

Deutschland. Anderthalb Jahrhunderte hatten nicht hingereicht, um Deutschland vom Jammer des dreißigjährigen Krieges sich vollständig erholen zu lassen. Im Anfange des Jahrhunderts konnte zwar der Handel keine bedeutenden Fortschritte machen; aber die Basis aller Volkswirthschaft, der Landbau, hob sich, unterstützt durch die Minderung und Aufhebung der aus dem Mittelalter herrührenden bäuerlichen Lasten. Das norddeutsche Tiefland fing an, massenhaft Getreide zu exportiren; in der Pfalz, in Franken u. s. w. kam der Tabaksbau während des englisch-amerikanischen Krieges, der die Tabaks-

zufuhr störte, in Schwung. Die Continentalsperre hemmte leider den deutschen Export an Getreide, während die Cultur der Handelspflanzen zunahm.

Im Gebiete der Industrie nahmen am Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts die Leinweberei, die Eisenindustrie, die Ausbeutung der sächsischen und schlesischen Erz- und Kohlenlager lebhaften Aufschwung; deutsches Tuch ging in Massen nach Osteuropa; in den Nordseestädten florirte die Zuckerraffinerie, in Thüringen die Branntweinfabrikation; nur die Baumwoll-Industrie konnte wegen mangelnder Anwendung der Maschinenarbeit nicht mit der englischen concurriren. Als aber die Continentalsperre diese Concurrenz beseitigte, machten die meisten Industriezweige rasche Fortschritte mit Ausnahme der Leinenindustrie, die nicht mehr nach England und Amerika exportiren konnte. Diese ehedem so blühenden Gewerbe nahmen starken Rückgang, so daß unter der zahlreichen damit beschäftigten Bevölkerung bald ein erschreckender Nothstand einriß.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts geschah es auch, daß die deutschen Nordseestädte, Hamburg und Bremen, ihren Handel zu hoher Blüthe brachten, zumeist auf Kosten Hollands und des Rheinhandelszugs. Wichtig wurde für sie namentlich der Verkehr mit Nordamerika und Westindien. Ueberspekulation mit folgenden Fallimenten, die Continentalsperre, die Ausbeutung Hamburgs durch die Franzosen während des Krieges störten diesen Aufschwung mehrere Jahre lang gründlich.

Nach den Freiheitskriegen, als der Verkehr mit dem Auslande wieder eröffnet werden konnte, überschwemmten die lang zurückgehaltenen englischen Fabrikate den europäischen Markt und gefährdeten namentlich jene Industrien, welche unter dem Schutze der Continentalsperre emporgekommen waren. Dagegen konnten fortan Wolle und Getreide mit Gewinn nach England ausgeführt werden.

Der Druck der englischen Concurrenz veranlaßte in Preußen 1818 die Einführung eines neuen Schutzzollsystems, welches die niederrheinische, westfälische und märkische Industrie rasch aufblühen ließ. In der Folge, und nachdem auch Oesterreich, Rußland und Frankreich durch Schutzzölle ihre Grenzen verschlossen hatten, war die Industrie der kleineren deutschen Länder machtlos der gewaltigen englischen Concurrenz preisgegeben. Das gab die erste Veranlassung zur Entwickelung jener Ereignisse, welche schließlich zum deutschen Zollverein führten. Die mit der englischen Concurrenz so hart ringenden Mittel- und Kleinstaaten schlossen theils unter sich (Bayern und Württemberg 1828), theils mit Preußen Handels- und Zollverträge, bis endlich am 31. Dez. 1833 der vormals preußisch-hessische Zollverein die wichtigsten deutschen Länder aufgenommen hatte und mit 1834 der deutsche Zollverein begann, dem nach und nach bis 1854 auch die noch übrigen deutschen Staaten mit Ausnahme von Oesterreich, Bremen, Hamburg, Lübeck und Mecklenburg beitraten. Die wirthschaftlichen und politischen Wirkungen dieses Vereins waren für die deutschen Länder höchst vortheilhaft; trotz mancher Mängel erscheint der Zollverein als ein viel lebenskräftigeres Band zur Umschließung deutscher Interessen, als der vormalige deutsche Bund. Die Dauer des Vereins war zunächst bis 1. Jan. 1844 festgesetzt und wurde wiederholt verlängert. Der Zollverein schloß Handelsverträge mit Oesterreich (1853) und mit Frankreich (1865). Letzterer Vertrag trat nicht ohne einige Schwierigkeit in's Leben, da ihn zuerst Preußen für sich allein geschlossen und hernach den Zollvereinsstaaten die Wahl gelassen hatte, ob sie dem Vertrage beitreten oder den Ver-

ein auflösen wollten. Man fand in Süddeutschland, theilweise auch in Norddeutschland den Vertrag als zu günstig für Frankreich; auch Oesterreich agitirte gegen denselben. Schließlich ward er doch von den übrigen Vereinsstaaten acceptirt und der Zollverein wieder erneuert. Seither kamen in der deutschen Handelspolitik die Grundsätze des Freihandels mehr und mehr zur Geltung.

Durch die Umwälzung der deutschen Politik im Jahre 1866 wurde Oesterreich aus Deutschland gedrängt und mit der Schöpfung des norddeutschen Bundes die Existenz des Zollvereins wieder fraglich. Die gemeinsame Gesetzgebung des norddeutschen Bundes umfaßte auch Gewerbe und Handel, Zollwesen, Münzwesen, Bankwesen, Patentschutz, Seeschifffahrt, Post- und Telegraphenwesen. Die süddeutschen Staaten traten in Unterhandlungen mit dem norddeutschen Bunde behufs der Erneuerung des Zollvereins, und es wurde dieselbe 1867 beschlossen, auch ein Zollparlament und ein Zollbundesrath geschaffen — ein neues wirthschaftliches Band zur Umschließung der deutschen Länder. Dasselbe löste sich indessen bald, um einem noch festeren zu weichen, der deutschen Reichsverfassung. Der Reichstag trat 1871 an die Stelle des Zollparlaments; die wichtigsten wirthschaftlichen Angelegenheiten wurden fortan Aufgabe einer einheitlichen deutschen Gesetzgebung.

Deutschland als Ganzes hat im Laufe des Jahrhunderts manche große Veränderung seines Wirthschaftslebens erfahren. Die Bevölkerung hat trotz bedeutender Auswanderung stetig zugenommen; immer ausgedehnter wurden jene Landestheile, die nicht mehr im Landbau, sondern in der Industrie ihren Haupterwerb sehen. Die Landwirthschaft, die zwar mittelst Einführung intensiverer Wirthschaftsmethoden und besserer Viehracen Fortschritte gemacht hat, klagt dennoch über einen Nothstand, herbeigeführt durch Arbeitermangel und durch niedrige Getreidepreise. Letztere sind veranlaßt durch die starke Concurrenz, welche seit Jahrzehnten die osteuropäische Getreideproduktion der deutschen auf den Absatzmärkten der letzteren, in England, Frankreich und der Schweiz geschaffen hat.

Die deutsche Industrie machte in den langen Jahren des Friedens namhafte Fortschritte. Die Wollindustrie namentlich, welcher das einheimische Rohprodukt nicht mehr genügt, schafft den besten Theil der deutschen Ausfuhr. Auch die Baumwoll- und Seidenindustrie sind nicht zurückgeblieben; doch waren die Fortschritte ungleich bedeutender bezüglich der Quantität, als hinsichtlich der Qualität der Produkte. Die Leinenindustrie führte erst spät Maschinenspinnerei ein, deren Gespinnst heutzutage noch nicht genügt. Großartig war bis in die neueste Zeit der Aufschwung der deutschen Eisen- und Stahlproduktion, unterstützt durch die bedeutende Steinkohlengewinnung aus den Kohlenbecken an der Ruhr und Saar. In ähnlichem Maße konnten sich eine Reihe anderer Industriezweige entfalten: die Glas-, Papier-, Zucker-, Chemikalien-, Bier-, Kurzwaarenfabrikation u. A. Immer rascher ging die industrielle Entwickelung von statten, bis sie zur Krisis des Jahres 1873 führte.

Nicht minder als die Industrie gewann der Handel im Laufe des Jahrhunderts an Ausdehnung. Seit der Aufhebung der Continentalsperre wurden Wollen-, Baumwoll-, Seiden-, Eisen-, Stahlwaaren, Chemikalien, Porzellan, Tabakfabrikate, Bücher, Papier, Spiritus, Zucker, Glaswaaren, verschiedene Metallwaaren ꝛc. zu wichtigen Ausfuhrgegenständen; auch Getreide, Wein, Bier, Hopfen u. a. Die wachsende Industrie veranlaßte den Handel zu einer steigenden Zufuhr an Rohstoffen, namentlich Farb- und Gerbstoffen, Harzen, Häuten und Fellen; der wachsende Bedarf ließ auch die Einfuhr an Colonial-

waaren immer größer werden. England, Frankreich, Holland und Amerika blieben die Länder, mit welchen Deutschland den lebhaftesten Verkehr trieb. Die steigende Spekulationslust ließ auch den deutschen Handel an der Ueberspekulation theilnehmen, welche 1857 zur Krisis führte. Banken und Credit-Anstalten entstanden im Uebermaß; die Spekulation im Colonialwaarenhandel und in anderen Branchen überstieg die Grenzen des Vernünftigen. Als in Amerika 1857 eine Krisis ausbrach, wälzte sich ihre verheerende Wirkung auch nach England und Deutschland, und hier erlitt namentlich Hamburg schwere Verluste, wo eine Reihe der angesehensten Häuser fallirten. Leider währte die darauf eintretende Ernüchterung nicht lang genug, um vor der Krisis von 1873 zu schützen.

Sein Verkehrswesen hat Deutschland rascher im Geiste des Jahrhunderts ausgebildet, als — mit Ausnahme Belgiens und Englands — die anderen europäischen Staaten. Wahrhaft glänzend ist namentlich die Ausbildung der deutschen Rhederei und Frachtschifffahrt geworden. Unmerklich, ohne den Schutz einer Kriegsflotte, hat sich während der ärgsten politischen Zerrissenheit Deutschlands die deutsche Kauffahrtei in allen Meeren der Welt eine achtunggebietende Stellung erworben. Neben der britischen, nordamerikanischen und norwegischen Handelsflotte steht die deutsche jetzt in erster Linie.

Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens reichen in die dreißiger Jahre zurück. Doch hatten die ersten Unternehmungen theils mit der Befangenheit der Capitalisten, theils mit einer gewissen Scheu der Regierungen zu kämpfen. Von 1840 an ging es besser; namentlich fanden in Preußen seit Friedrich Wilhelm IV. die Eisenbahnunternehmungen Begünstigung, zeigten auch damit glänzende Rentabilität. Später, als manche übertriebene Spekulation das Vertrauen der Capitalisten herabgestimmt hatte, verlangten die Bahnen, um entstehen zu können, staatliche Zinsgarantie, was begreiflicherweise die Unternehmungen in ein Abhängigkeitsverhältniß gegenüber dem Staate brachte. Die deutsche Kleinstaaterei und Exclusivität hinderte häufig die rasche Vollendung der Anschlußbahnen. Nach den politischen Stürmen von 1848 kam die Eisenbahnspekulation rasch wieder in Gang; auch die Staatsregierungen begannen theils selbst zu bauen, theils die Verwaltung fertiger Bahnen zu übernehmen. Das Jahr 1859 mit seiner kriegerischen Stimmung drückte die Spekulation nur vorübergehend. In den sechziger Jahren machte sich, glücklicherweise nur sporadisch, das System der General-Entreprise breit, von dem Berliner „Eisenbahnkönig" Strousberg eine Zeit lang mit Glück praktizirt. Mit dem Jahre 1871 begann eine neue Periode für das deutsche Eisenbahnwesen; denn die Reichsverfassung gab die Möglichkeit zu einer viel einheitlicheren Gestaltung desselben. Hiedurch und durch Uebernahme der Elsaß-Lothringischen Bahnen als Reichs-Eisenbahnen wurde das Staatsbahnsystem sehr gekräftigt; dagegen erhielt die Privatspekulation durch die Krisis von 1873 einen schweren Stoß. 1873 ward auch das Reichs-Eisenbahnamt als ständige Aufsichtsbehörde gegründet. Politische, finanzielle und volkswirthschaftliche Motive ließen in den folgenden Jahren die Frage einer Umwandelung sämmtlicher deutscher Eisenbahnen in Reichs-Eisenbahnen auftauchen. Diese größte unter allen wirthschaftlichen Fragen, welche in neuerer Zeit an das deutsche Volk und seine Regierungen herantrat, ist jetzt wieder in den Hintergrund gerückt.

Auch auf das Geld- und Creditwesen nahm die politische Neugestaltung Deutschlands bedeutenden Einfluß. Der Uebergang von der vormaligen Silber-

zur Goldwährung konnte mit Hülfe der französischen Kriegskostenentschädigung überraschend schnell geschehen und das Reichsbankgesetz löste die Bankfrage für Deutschland auf eine im Ganzen befriedigende Weise.

Während eine einheitliche Handels- und Wechselgesetzgebung schon in den Tagen des deutschen Bundes stattgefunden hatte (Deutsches Handelsgesetzbuch 1861, Allg. deutsche Wechselordnung 1847), schuf das deutsche Reich hiezu noch einen obersten Handelsgerichtshof zu Leipzig.

Mit der einheitlichen Regelung des Handels und Verkehrs, in der Gewerbegesetzgebung, des Geld- und Creditwesens, mit dem Schutze, den der deutsche Handel durch die politische Macht des Reiches, die deutsche Seeschifffahrt durch die deutsche Flotte fand, schienen die äußeren Bedingungen zu einer glänzenden Entfaltung des deutschen Wirthschaftslebens gegeben zu sein, als man durch die große Handelskrisis des Jahres 1873 plötzlich und in schmerzlicher Weise enttäuscht ward. Mannigfache Ursachen wirkten zusammen, um diese Krisis herbeizuführen.

Der flotte Absatz, dessen manche Industrieen, namentlich die Eisenindustrie und der Maschinenbau, diese hauptsächlich wegen der vielen und großen Eisenbahnbauten, sich zu erfreuen hatten, führte gegen Ende der sechziger Jahre zu einer gewaltigen Ueberspekulation. Als zu der günstigen Absatzgelegenheit seit 1871 noch der Ueberfluß an Capital in Folge der französischen Milliardenzahlung kam, kannte die Unternehmungslust bald weder Maß noch Ziel. Die Gründung von Fabriken, Banken, Eisenbahnen, wurde in Deutschland gewerbsmäßig betrieben. Zahllose Etablissements, die bisher in einem mäßigen Umfange einen ziemlich stetigen und steigenden Absatz gefunden hatten, fanden sich plötzlich veranlaßt, auf Grund eines momentan sehr gesteigerten Absatzes ihre Anlagen zu vergrößern, ihren Betrieb zu erweitern. Wo das nicht durch die ursprünglichen Unternehmer geschah, sorgten die Gründer dafür, indem sie Privatetablissements kauften, in Aktienunternehmungen verwandelten und vergrößerten. Nicht wenig hatte zu dieser Ueberspekulation das Bewußtsein des erkämpften Reichthums, der eroberten Machtstellung und gesicherten friedlichen Zukunft beigetragen. Riesige Summen flossen aus der Kriegsentschädigung in die Canäle der Industrie zur Wiederherstellung verbrauchten Kriegsmaterials; die Eisenbahnen mußten ihr während des Kriegs abgenütztes Material herstellen; Festungsbauten, strategische Bahnen, die Marine u. s. w.: alles das gab der deutschen Industrie ein reiches Feld der Thätigkeit. Die Spekulation trieb Mißbrauch damit. Man hielt die vergängliche Conjunktur für dauernd und wirthschaftete in diesem Sinne drauf los. Der Unternehmungseifer wurde zur tollen Spielsucht; die Gründungen überstürzten sich; die Erfolge Einzelner wurden zur ökonomischen Lockung für die Mehrheit. Wer noch keinen Erfolg erzielt hatte, lebte wenigstens so, als hätte er schon welchen erreicht. Der Luxus stieg maßlos, ebenso die Preise von Bauplätzen, Häusern, Luxusartikeln, die Löhne rc. So stand man in Deutschland auf der Höhe der Ueberspekulation, als der große Krach in Oesterreich 1873 die Schöpfungen der dortigen Ueberspekulation in grauenhaftem Sturze zusammenbrechen ließ. Ein ähnlicher, wenn auch nicht so bedeutender Zusammensturz folgte sofort in Deutschland. Ueberall sahen die Unternehmungen, daß sie zu weit gegangen waren, der gehoffte Absatz blieb mit einem Male aus. Kleinmuth und Verzagtheit traten an die Stelle schwindelnder Hoffnung; man hielt sich für arm und verloren. In dieser gedrückten Stimmung befindet sich die deutsche Volkswirthschaft noch heutzutage und ihr ist es auch zum Theil zuzuschreiben, wenn

von Seite der deutschen Industriellen seit mehreren Jahren eine Umkehr der bisherigen Handelspolitik zum System des Schutzzolls verlangt wird.

Als ein charakteristisches Merkmal der neuesten deutschen Wirthschaftsgeschichte darf endlich noch die wachsende socialdemokratische Agitation bezeichnet werden.

Oesterreich-Ungarn. (Kaiserthum seit 1804). Oesterreich ist ein Ackerbaustaat. Am Anfange des jetzigen Jahrhunderts konnten blos Böhmen und Mähren Industrieprodukte exportiren. Der wirthschaftliche Aufschwung wurde durch die Kriege seit der französischen Revolution vielfach gehemmt; der Handel litt durch die Continentalsperre, welche jedoch die Baumwollindustrie aufblühen ließ. Auch der Kriegsbedarf ließ einzelne Industrien (Woll- und Metallindustrie) lohnende Thätigkeit finden. Als nach Aufhebung der Continentalsperre fremde Produkte den österreichischen Markt überschwemmten, und die durch den Krieg geschaffene Nachfrage nach Tuch und Kriegsmaterial wegfiel, sah man sich genöthigt, 1817 die Schutzzölle so zu erhöhen, daß auswärtige Fabrikate fast völlig ausgeschlossen wurden. Durch diese Verschärfung des Prohibitivsystems kamen die böhmische Glas- und Baumwollindustrie, die mährische Tuchfabrikation, die steiermärkische Eisen- und Stahlmanufaktur zur Blüthe und errangen sich auswärtige Absatzgebiete. Wien legte die Keime seiner später so glänzend entfalteten Luxusindustrie; Triest wurde auf Kosten des sinkenden Venedig lebhafter Stapelplatz für den Mittelmeerhandel. Leider wirkte einem lebhafteren wirthschaftlichen Gedeihen seit Anfang des Jahrhunderts der trübselige Zustand der österreichischen Finanzen entgegen. Die napoleonischen Kriege bürdeten dem Staate eine kolossale Schuldenlast auf, welche 1811 zum Staatsbankerott führte (indem 1390 Mill. fl. Papier- und Kupfergeld plötzlich auf den fünften Theil ihres vormaligen Werthes reducirt wurden). Eine unselige auswärtige Politik nöthigte zudem den Kaiserstaat fortwährend zu großen militärischen Anstrengungen; die innere Politik wußte bis 1848 weder die nationalen Unterschiede der einzelnen Kronländer gründlich abzuschleifen, noch berechtigten Forderungen der Völker Rechnung zu tragen. Die Revolution des Jahres 1848, der ungarische und italienische Feldzug von 1849, der zweite italienische Feldzug von 1859 vermehrten die finanzielle Bedrängniß, während des Kaiserreichs unermeßlicher Reichthum an Rohprodukten nicht hinreichend ausgebeutet werden konnte. 1852 ging man vom bisherigen Prohibitivsystem zu einem mäßigen Schutzzollsystem über. Seit jener Zeit datiren auch manche andere Bestrebungen der Regierung zu Gunsten des Handels und Verkehrs: die Verbesserung der Verkehrsmittel, Aufhebung von Schifffahrts- und Zwischenzöllen, Verkauf von Domänen, Begünstigung von Dampfschifffahrtsgesellschaften auf der Donau und dem Mittelmeer. In der Folge strömte massenhaft Capital aus Deutschland, England, Frankreich und Holland nach Oesterreich und führte eine gesteigerte Spekulation herbei, die in der Krisis von 1857 herbe Enttäuschung fand. Oesterreich war auf dem Wege, seine Finanzen zu ordnen, als es durch den italienischen Krieg von 1859, der die Lombardei kostete, daran verhindert ward. 1860 ward das konstitutionelle System eingeführt. Seitdem hat manche Bedrängniß, bald in den inneren Verhältnissen, bald in den äußeren Beziehungen des Kaiserstaats dessen wirthschaftlichen Aufschwung gestört. Der Krieg von 1866 forderte neue finanzielle Opfer, und kostete abermals eine Provinz sowie die Stellung Oesterreichs in Deutschland. Fortan zeigte sich auch, wie schwer es ist, die nationalen Gegensätze der einzelnen Kronländer zu versöhnen. Unab-

lässig folgten sich die verschiedensten und redlichsten Versuche, den Kaiserstaat mit seiner Mannigfaltigkeit von Nationalitäten, von wirthschaftlichen, politischen, militärischen und religiösen Interessen zu regieren. Man war genöthigt, 1867 zum System des Dualismus zu greifen, um die westliche und die östliche Reichshälfte gesondert zu behandeln. Das führte zu neuen Schwierigkeiten.

Von den einzelnen Zweigen der österreichisch-ungarischen Volkswirthschaft konnte die Landwirthschaft, welche $^3/_4$ der Bevölkerung beschäftigt, im gegenwärtigen Jahrhundert Fortschritte machen, weil die zunehmenden Eisenbahnverbindungen den Getreidelandschaften diesseits und jenseits der Leitha immer größere Absatzgebiete erschlossen. Dagegen fand der Uebergang zu intensiveren Wirthschaftsmethoden vielfache Hindernisse in dem excessiven und wechselnden Keime der östlichen Länder und in der mangelnden Ausbildung des landwirthschaftlichen Credits.

Die Industrie blieb in den Alpenlandschaften, ferner in Croatien, Slavonien, Galizien, der Bukowina, Siebenbürgen u. a. beim handwerksmäßigen Betrieb stehen, während sie in Niederösterreich, in Böhmen, Mähren und Schlesien an allen Umgestaltungen der modernen Weltindustrie theilnahm und in diesen Ländern auf der Höhe der Zeit steht. Dieß gilt namentlich von der Maschinenfabrikation, von der Baumwollindustrie (nordöstl. Böhmen), der Wollindustrie (Mähren, Böhmen), von der Möbelstoff-, Teppich- und Shawlfabrikation (Wien), der Glasindustrie und der steirischen Eisenindustrie.

Der Handel fand das größte Hinderniß einer lebhafteren Entfaltung in der Sistirung der Baarzahlungen der Bank und in den damit verbundenen unaufhörlichen Schwankungen des Gold- und Silberagio. Trotzdem stieg von 1841—1863 der Betrag der Einfuhr von 101 Mill. fl. auf 262 Mill. fl., der Ausfuhr von 106 Mill. auf 303 Mill. fl. Noch rascher war die Zunahme des Handels in den folgenden Jahren; denn 1876 betrug die Waareneinfuhr (ausschl. des dalmatinischen Zollgebiets) 516, die Ausfuhr 509 Mill. fl.

Seit man 1852 vom Prohibitiv- zum Schutzzollsystem übergegangen war und 1856 und 1858 weitere Zollermäßigungen eingeführt hatte, ging man auf dem Wege der Zollreform weiter. Dem Handelsvertrag mit dem deutschen Zollverein 1865 folgten Handelsverträge mit England 1865, mit Frankreich 1866, mit den Niederlanden, Belgien, Italien 2c. In diesen Verträgen wurde die gegenseitige Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation zugestanden. Demnach unterscheidet man in der neuesten österreichischen Handelsgeschichte die Periode des Prohibitivsystems von 1831—1851, jene des Hochschutzzolls von 1851—1865 und jene der Handelsverträge seit 1865.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens begann man früh mit bemerkenswerthen Fortschritten. Oesterreich besaß die erste Eisenbahn des Continents, die 1825—1832 erbaute Budweis-Linz-Gmundener Pferdebahn. 1841 ging man an die Anlage von Staats-Eisenbahnen, deren erste Strecken seit 1844 eröffnet wurden. Leider verließ man das Staatsbahnsystem bald wieder und verkaufte seit 1854 werthvolle Staatsbahnen an ausländische Gesellschaften. Die folgende Zeit der Privatbahnen hatte sich reichlichen Zuflusses von ausländischem Capital zu erfreuen. Namentlich seit 1866 ward der Eisenbahnbau ein Gegenstand vielfach übertriebener Spekulation, begünstigt durch das System der Zinsgarantie und Steuerbefreiung, durch die Gründergewinnste, durch die Schwankungen der Valuta und durch die General-Entreprise. In technischer Hinsicht erwarben sich die österreichischen Eisenbahn-Unternehmungen entschiedene

Verdienste durch Ueberwindung der großartigsten Schwierigkeiten bei dem Bau über den Semmering und den Brenner.

Seit den vierziger Jahren ist auch ein reges Leben im Seehandel des adriatischen Meeres bemerkbar. Die Gründung des österreichischen Lloyd, einer Seeschifffahrtsgesellschaft in Triest, hat das Hauptverdienst dabei. Durch den von Triest ausgehenden Seeverkehr gelang es Oesterreich, im Verkehr nach der Levante festen Fuß zu fassen und einigen seiner Industrieprodukte lohnende Ausfuhr nach Amerika zu eröffnen, während Venedig mehr und mehr seitab gedrängt ward. Triest ward eine Zeit lang entschieden die Beherrscherin des adriatischen Handelsgebiets; jetzt hat der adriatische Verkehr eine gefährliche Concurrenz durch die Ausdehnung des italienischen Eisenbahnnetzes bis Brindisi erhalten.

Im Credit- und Bankwesen hat Oesterreich ernste und schmerzliche Erfahrungen gemacht. Die österreichische Nationalbank wurde 1816 gegründet. Sie sollte bestimmungsgemäß nicht allein die gewöhnlichen Bankgeschäfte und das Hypothekengeschäft pflegen, sondern auch mit den Staatsfinanzen in Verbindung treten. Der Staat wurde Schuldner der Bank und begünstigte dagegen die Annahme ihrer Noten im Verkehr. Bis 1848 konnte sie die Baarzahlung aufrecht erhalten. Damals erfolgte eine beschränkte Einstellung der Baarzahlungen. 1859 und 1866 war die Bank auf dem Wege, die Baarzahlung wieder einzuführen, wurde jedoch davon durch die Kriege und durch neue Ansprüche des Staates verhindert.

Seit dem Ausgange der sechsziger Jahre entwickelte sich eine krankhafte Thätigkeit auf dem Gebiete des Bankwesens, parallel laufend mit dem Gründungsfieber im Gebiete der Eisenbahn- und Industriespekulation und mit diesem zu der Krise von 1873 führend.

Diese Krise, in Oesterreich unter dem Namen „der große Krach“ bekannt, traf zusammen mit der wohlgelungenen internationalen Ausstellung des genannten Jahres. Die Krise hatte ihren Grund in einer grandiosen Ueberspekulation, welche im Jahre 1872 ihren Höhepunkt erreichte. In diesem Jahre wurden in Oesterreich 376, in Ungarn 585 Aktiengesellschaften concessionirt. Die Krisis brach im Mai 1873 mit verheerender Gewalt ein, ergriff zuerst die Börsenspekulation, dann aber auch die Industrie und das Eisenbahnwesen und brachte die solidesten Unternehmungen in Noth. Von vielen hunderten von Aktiengesellschaften, welche bis 1873 gegründet worden waren, machten eine Menge Bankerott, andere lösten sich auf, wieder andere verschwanden ohne weiteres Lebenszeichen.

Man war eben auf dem Gebiete der Industrie und des Handels mit überstürztem Eifer vorgegangen. Dieser Eifer war bestrebt gewesen, mit einem Schlage Oesterreich aus einem Ackerbaustaat in einen Industrie- und Handelsstaat zu verwandeln. Man hatte Eisenbahnen gegründet, die nicht den hinreichenden Verkehr hatten, um rentabel zu sein und die in der Folge als „nothleidende Bahnen“ dem Staate auf dem Halse lagen; man hatte Banken gegründet, für deren Thätigkeit sich keine genügende wirthschaftliche Grundlage fand; Baugesellschaften, deren Bauobjecte für die derzeitige Entwickelung Oesterreichs und besonders Wiens übertrieben waren; Fabriken, denen kein hinreichendes Absatzgebiet die Existenz garantirte. Die reichen Ernten der Jahre 1867 und 1868 hatten durch ihre Steigerung des Bewußtseins eines großen nationalen Wohlstandes viel zu dieser Ueberspekulation beigetragen. Man hatte die eigene Capitalskraft überschätzt; der Privatcredit

war überspannt und mißbraucht worden; die weitesten Kreise hatten sich ohne alles Verständniß und voll sanguinischer Hoffnung am Börsenspiel betheiligt und ihre Ersparnisse oder Leihcapitalien einer unberechtigten Spekulation auf Kosten der legitimen Produktion zugeführt; die Ueberschätzung der eigenen Consumtionskraft hatte zu einem übertriebenen Luxus geführt. Auch die schwankende Valuta, welche dem schwindelhaften Unternehmungsgeiste Vorschub leistete und der Milliardenstrom aus Frankreich nach Deutschland, sowie die übertriebenen Hoffnungen, welche man sich von den Erfolgen der Weltausstellung machte, haben an jener Ueberspekulation ihren Theil.

Mit dem Blicke auf den Schimmer seiner Weltausstellung mußte das österreichische Volk nach der Maikatastrophe zu der Einsicht kommen, daß seine Hoffnungen verfrüht, seine Unternehmungen verfehlt, seine Capitalien zum Theil verloren waren. Eine tiefe Niedergeschlagenheit bemächtigte sich aller Kreise, als die Curse zahlloser Aktien-Unternehmungen plötzlich von ihrer schwindelnden Höhe stürzten. Man rief nach Staatshülfe, und der Staat wie die Privatkreise thaten ihr Möglichstes, um den Sturz zu lindern. Es war vergeblich und heute noch währt die gedrückte Stimmung in Oesterreich fort.

Frankreich. Die französische Revolution legte die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes einige Jahre lang völlig brach und schuf durch die heillose Menge von Papiergeld (Assignaten), das die Regierung ausgab, eine großartige Verwirrung im Geldwesen. 1797 war der französische Staatshaushalt völlig bankrott; der Handel überall gehemmt, die beste Colonie, St. Domingo, von Negerrevolutionen verheert; die Industrie ging zurück, Capitalien wanderten aus und die Arbeitskräfte wurden durch den Krieg absorbirt. Die kurze Zeit der Ruhe nach dem Frieden von Amiens (1802) hatte kaum Gelegenheit geboten, die ausländischen Verbindungen wieder anzuknüpfen, als neuerdings der Krieg entbrannte. Die Continentalsperre Napoleons ließ zwar die französische Rohproduktion und Industrie sich erholen, vernichtete aber dafür den Seehandel völlig. Man bestrebte sich während der Continentalsperre mit Erfolg, Ersatz für die abgeschnittene Zufuhr an Colonialwaaren zu finden; der einheimische Anbau von Tabak, Waid und Krapp, die Einführung der Rübenzuckerfabrikation zeugen dafür. Die französische Industrie fand einigen Ersatz für die verschlossenen überseeischen Handelsgebiete darin, daß Frankreich den besiegten europäischen Ländern seine Fabrikate aufdrang. Trotzdem erhob sich die Ausfuhr von 1815 kaum über den Durchschnittswerth der Ausfuhren von 1763 bis 1776.

Nach den Kriegsjahren erholte das reichgesegnete Land sich rasch. Besonders der Landbau gewann an Reichhaltigkeit seiner Erträge. Die Industrie blühte trotz des Mangels an Steinkohlen unter dem Schutze des seit 1822 eingeführten Zolltarifs empor und zeigte wie die britische das Bestreben nach bestimmter Localisirung. Auf den hohen Schutzzoll von 1822 antworteten allerdings die anderen Länder ebenfalls mit Zollerhöhungen, was eine bedeutende Verminderung des französischen Weinexports bewirkte und auch die Seidenindustrie zurückgehen ließ.

Die reaktionäre Regierung der auf Napoleons Sturz folgenden Bourbonenkönige Ludwig XVIII. und Karl X. führte 1830 zur Vertreibung des letzteren (Julirevolution) und zur Erhebung des Hauses Orleans unter Louis Philipp. Mit den Orleanisten aber kamen Börsenspiel und Bestechlichkeit in das französische Staatsleben. Trotz der Begünstigung der Capitalisten und Industriellen konnte sich der „Bürgerkönig" nicht halten; er fiel 1848; Frank-

reich ward wieder für kurze Zeit Republik, um durch die Dezemberrevolution 1852 zum zweiten Mal ein Kaiserthum zu werden. Napoleon III. wußte den wirthschaftlichen Interessen Frankreichs zu schmeicheln. Ein glänzender Luxus schaffte der Industrie reichlichen Absatz; die Arbeiter wurden gehätschelt. Glänzende militärische Erfolge hoben das Selbstbewußtsein der Nation und ließen die Corruption und Fäulniß übersehen, welche die Spitzen des Staatswesens ergriffen hatte. Das Kaiserreich wurde die Blüthezeit des Börsenspiels — obenan der Pariser Crédit mobilier der Herren Pereire. Aber es verstand zu blenden, in Sachen der auswärtigen Politik wie in wirthschaftlichen Angelegenheiten. Die Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 entfaltete einen geradezu märchenhaften Glanz; sie war das Schönste, was das Kaiserreich zu Stande brachte. Drei Jahre später ging es unter dem Jammer und den Flüchen Frankreichs zu Grunde.

Im Ganzen charakterisirt ein übertriebenes Schutz- und Prohibitivsystem die französische Handelspolitik. Man suchte seit Menschenaltern möglichst viel von den wirthschaftlichen Verhältnissen des Volkes bureaukratisch zu bevormunden oder zu regeln. Freilich fehlte es auch nicht an gegentheiligen Stimmen. Schon 1846 discutirte man in Frankreich die Freihandelsfrage; selbst die Regierung schien freihändlerischen Regungen geneigt. Aber trotz der Bemühungen hervorragender Männer wie Bastiat, M. Chevalier, Garnier und Wolowski fanden die Bestrebungen der Freihandelspartei keine hinreichende Unterstützung. Erst die Industrieausstellungen von London und Paris hatten einigen Erfolg zu Gunsten des Freihandelssystems; Kaiser Napoleon III. war kein so starrer Protektionist wie die früheren Regierungen, was schon der Abschluß der Handelsverträge mit England, Belgien und dem deutschen Zollverein zeigt. Im Prinzip wurde das Protektionssystem bis 1860 festgehalten; ein kaiserliches Programm vom 5. Januar 1860 aber proklamirte feierlich eine große Aenderung; inaugurirt wurde sie durch den Handelsvertrag mit England mit einer Zollermäßigung von 25 % und Aufhebung der Einfuhrverbote. In den Jahren 1871 und 1872 folgte zwar eine schutzzöllnerische Reaktion, die aber nicht im Stande war, die abgeschlossenen Verträge zu beseitigen.

Von den einzelnen Zweigen der französischen Volkswirthschaft hat die Landwirthschaft durch die Revolution von 1789, welche die Verhältnisse des Grundbesitzes gänzlich umgestaltete und denselben zerstückelte, dadurch wesentlich andere Lebensbedingungen erhalten. Der Getreidebau nahm rascher zu, als die Viehproduktion. Der Weinbau Frankreichs, ein unschätzbarer Reichthumsquell für das Land, erlitt seit der Revolution viele empfindliche Schwankungen. Von 1788 stieg die ganze Ernte von 27 Mill. Hektoliter bis 54½ Mill. Hektoliter im Jahre 1845. Nach 1850 kam die Traubenkrankheit und verringerte das Erträgniß 1854 bis auf 10 Mill.; dann stieg es wieder bis auf 72 Mill. Hektoliter im Jahre 1868.

Die französische Industrie hat, seit die Revolution das Prinzip der Gewerbefreiheit proklamirte, dieses Prinzip erhalten und verdankt ihm, neben dem Geschmack und Geschick der Franzosen, ihre heutige Weltstellung. Doch hat auch die Zollgesetzgebung durch Eingangszölle auf ausländische Fabrikate und durch Rückzölle für in Frankreich aus ausländischen Rohstoffen gefertigte Produkte viel zu Gunsten der einheimischen Industrie gewirkt. Das Meiste und Beste aber verdankt die französische Industrie nicht den Regierungen des französischen Volkes, sondern ihm selbst. Der Vorsprung namentlich, den die französische Kunstindustrie vor den concurrirenden Bestrebungen der ganzen

Welt voraus hat, ist entschieden ein nationales Verdienst. Der gute Geschmack ist in Frankreich Eigenthum der Masse, des ganzen Consumtionspublikums, nicht blos Einzelner, wie dieß anderwärts der Fall ist.

Der Handel Frankreichs hielt in der letzten Periode gleichen Schritt mit der industriellen Entwickelung, so daß Frankreich jetzt neben Großbritannien und den Vereinigten Staaten an der Spitze des Welthandels steht. Der auswärtige Handel insbesondere, welcher zehn Jahre nach dem Pariser Frieden zwischen 390—400 Mill. Fr. geschwankt hatte, stieg 1876 auf 4461 Mill. Fr. Einfuhr und 4807 Mill. Fr. Ausfuhr.

Das Creditwesen Frankreichs hat sich im Ganzen normal entwickelt. Den ersten Rang unter den Banken behauptet die Bank von Frankreich, welche vom Jahr VIII als unabhängige Anstalt besteht. Die Regierung hatte sie durch Zeichnung von 5000 Aktien unterstützt. 1803 erhielt sie das ausschließliche Privilegium, Scheine auf Sicht und auf den Inhaber auszustellen, auf 15 Jahre. Ihr Capital wurde mehrmals erhöht, auch wieder vermindert, ihr Privilegium öfter verlängert, zuletzt bis zum Jahre 1897. Sie hat alle politischen und volkswirthschaftlichen Krisen glücklich überstanden.

Der Pariser Credit Mobilier, gegründet 1852, hat sich an zahlreichen großen Unternehmungen betheiligt; so u. A. an den Südbahnen, an den Spanischen Eisenbahnen, an der Pariser Immobilien-Gesellschaft, an der „Compagnie maritime“, an der Marseiller Gasindustrie, an den Oesterreichischen Eisenbahnen u. s. f. Auch an den Operationen des Staatskredits nimmt er Theil. In den Jahren 1855 und 1856 erzielte das Unternehmen großartige Erfolge; die wirthschaftliche Krisis von 1857 aber hemmte dieselben bedeutend. Später war es genöthigt, sich von der Immobiliengesellschaft zu trennen, 1871 löste sich die Gesellschaft vollständig auf und es bildete sich eine neue.

Die Eisenbahn-Aera Frankreichs begann 1828; damals war die Linie St. Etienne-Andrezieux die erste, welche in Betrieb gesetzt ward. Bis 1842 nahm das französische Eisenbahnwesen nur langsamen Fortgang; ein Gesetz von 1842 aber gab ihm lebhafte Impulse, indem es die Herstellung eines ausgedehnten Bahnnetzes unter Zusammenwirken des Staats, der Departements, der Gemeinden und der Privatindustrie anordnete. Das lebhafteste Baujahr war 1857; damals wurden 1262 Kilometer neu eröffnet.

Das Gesetz von 1842 hatte die Zahl der Compagnien nicht beschränkt, was eine Isolirung der eröffneten Linien und Unternehmung derselben durch viele kleinere Gesellschaften zur Folge hatte. Das dadurch veranlaßte Umspediren war theuer und zeitraubend, die Tarife von Linie zu Linie verschieden. Diese Uebelstände ließen eine Verschmelzung (Fusion) der vielen kleinen Unternehmungen in wenige größere wünschenswerth erscheinen. Die Fusion vollzog sich in den Jahren 1852—57, wobei sich die Gesellschaften auf Grund ihrer geographischen Zusammengehörigkeit vereinigten, so daß in der Hauptsache 1857 nur noch 6 große Gesellschaften vorhanden waren: die Nordbahn, die Ostbahn, die Westbahn, die Südbahn, die Orleansbahn und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, daneben eine Zahl von Bahnen untergeordneten Ranges.

Als 1858 die französischen Bahnen von einer großen Handelskrise überrascht wurden, sah sich der Staat genöthigt, dem Credit der Eisenbahnunternehmungen zu Hülfe zu kommen, um den Ausbau der projektirten Linien zu ermöglichen. Es wurde daher 1859 eine Zinsgarantie zu 4 % für die noch zu bauenden Linien bewilligt. Seither heißen die Linien mit Zinsgarantie

das „Neue Netz“ im Gegensatze zu dem alten. Auch das neue Netz zerfällt in dieselben Gruppen, wie das alte: Nord-, Orleans-, West-, Ost-, Süd- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Das eingeschlagene System der Concentration aber, welches einer kleinen Zahl von Compagnien das Privilegium zu Eisenbahnunternehmungen gegeben hatte, konnte nicht festgehalten werden. Die nicht in Bereich der großen Linien gezogenen Gegenden sahen sich vernachlässigt; 62 Departements verlangten die gesetzliche Bewilligung zur Erbauung von Eisenbahnlinien ohne Genehmigung der großen Gesellschaften, worauf 1865 durch ein neues Gesetz die „Eisenbahnen von Lokalinteresse“ ins Leben gerufen wurden.

Ein Totalüberblick über die Entwickelung Frankreichs seit der Revolution zeigt unverkennbar mehr Licht als Schatten. Die großen Errungenschaften der Revolution von 1789: Befreiung des Grundbesitzes von feudalen Beschränkungen, Gewerbefreiheit, Freizügigkeit, Theilbarkeit des Grundbesitzes, sind, so oft auch nachher die Regierungsformen wechselten, dem französischen Volke unangetastet verblieben. Die Freiheit der Verehelichung und die Gewerbefreiheit haben nirgends zu einer Uebervölkerung oder zu Klagen wegen Uebersetzung der Gewerbe geführt. Die Theilbarkeit des Grundeigenthums hat selbst dort, wo sie am weitesten getrieben ist, keineswegs ungesunde Verhältnisse entstehen lassen, sondern nur eine möglichst rationelle Bearbeitung des Bodens veranlaßt. Das Schutzzollsystem dagegen hat sich vielfach, doch keineswegs überall, als fruchtbringend erwiesen; gerade jene Zweige der französischen Industrie, welche am meisten Schutz genossen, waren trotzdem öfter nicht im Stande, die englische Konkurrenz zu bestehen. Die übermäßige Centralisation dagegen, die ohne Berücksichtigung eines selbständigen politischen Lebens der Provinzen und des platten Landes alle Fäden dieses Lebens in den Händen der Regierung und in Paris zusammenlaufen ließ; die einseitige Beförderung der Städte auf Kosten des platten Landes, wodurch die Bevölkerung des letzteren immer mehr den Städten zuströmt, während doch die eigentliche Lebenskraft aller Völker in der ländlichen Bevölkerung und ihrer viel größeren Reproduktionsfähigkeit liegt; die mangelhaften Fortschritte der Volksbildung in den Provinzen; endlich das drückende Maß der öffentlichen Lasten: das sind die Uebelstände, welche aus dem politischen Gebiete herüber ihre Schatten in die wirthschaftliche Thätigkeit des Volkes werfen.

Es läßt sich aber auch nicht verkennen, daß manche von den inneren Chararaktereigenthümlichkeiten des französischen Volkes nicht ohne bedeutsame Wechselwirkungen auf sein wirthschaftliches Leben gewesen sind. Die angeborene Gastfreundschaft und die bis zur Eitelkeit gesteigerte Prachtliebe des Franzosen, verbunden mit einem durch die Natur verliehenen Talent zum guten Geschmack sind gewiß im innigsten Zusammenhange mit der hohen Entwickelung des Luxus und der feinen Luxusindustrie, mit der Herrschaft der Pariser über die Weltmode.

Und die außerordentliche, häufig in unbegreiflichen Leichtsinn entartende Elasticität des französischen Geistes, verbunden mit einem glühenden Patriotismus, die einerseits oft genug zu einem übermäßigen Vertrauen in die einmal vorhandenen Regierungsformen und Behörden, zu den maßlosesten Hoffnungen für die Zukunft führen, sind andererseits auch Ursache, daß nach den härtesten politischen und wirthschaftlichen Schlägen der Einzelne wie das ganze Volk sich immer wieder auf neuen Wegen und mit neuen Mitteln Verlorenes zurückgewinnen. Das Bewußtsein, Franzose zu sein, und die Ueber-

zeugung, der ersten Nation der Welt anzugehören, welche den Franzosen so oft ungerecht gegen die Errungenschaften anderer Völker machen, der beständig auf sein Paris als das Herz der Welt gerichtete Blick ließen den Franzosen jene Bedingungen übersehen, unter welchen der vereinzelte Angehörige seines Volkes festen Fuß und achtunggebietende Stellung in fremden Ländern und Welttheilen sich erwirbt: daher die Unfähigkeit des Franzosen zum Colonisiren, trotz seiner militärischen Tüchtigkeit; daher theilweise auch die verhältnißmäßig mangelhafte Entwickelung der französischen Handelsflotte.

Colonien Frankreichs. Nachdem die Besitzungen in Canada und in Louisiana verloren gegangen, blieben in Amerika nur Martinique und Guadeloupe, sowie einige andere kleine Inselchen und auf dem Festlande Cayenne übrig. In Asien blieben von den indischen Erwerbungen aus der Zeit Dupleix' nur Pondichery, Tschandernagor und einige andere geringe Plätze. Dagegen wurde die Insel Réunion im indischen Ocean hauptsächlich wegen ihres Zuckerexports immer werthvoller. Ob in Nieder-Cochinchina die dortigen Colonisationsversuche Erfolg haben werden, muß die Zukunft lehren. Bedeutung scheinen die Besitzungen in Senegambien für den Verkehr nach dem inneren Afrika gewinnen zu wollen. Die französische Colonialverwaltung bemühte sich dort hauptsächlich, die Schifffahrt auf dem Senegal zu sichern.

Die bedeutendste neuere Erwerbung Frankreichs ist Algier, welches 1830 dem Dey von Algier abgenommen ward. In hartnäckigen Kämpfen gegen den Emir Abd-el-Kader (1832—1847) behauptete und erweiterte Frankreich seinen afrikanischen Besitzstand. Dieser hat jedoch bis zum Jahre 1869 3 Milliarden Franken und 150,000 Soldaten gekostet; trotz dieser ungeheuren Opfer sind die Colonisirungsresultate gering, weil ein zu großer Theil der Colonisten dem mörderischen Klima zum Opfer fällt, ein anderer Theil dagegen, getäuscht in seinen Hoffnungen, das Land wieder verläßt. Manche Zweige der Bodencultur, auf die man große Hoffnungen gesetzt hatte, sind mißlungen und im Rückgange. Der Baumwollexport ist, da Algerien hierin die Concurrenz mit den Tropenländern nicht bestehen kann, beständig herabgegangen; der Tabakexport hat sich ebenfalls vermindert. Dagegen ist die Schafzucht und die Ausfuhr von Schafen und Wolle im Aufschwung.

Die Niederlande. Bis zur französischen Revolution hatten sich die Niederlande als Republik unter Statthaltern aus dem Hause Oranien leidlich wohl befunden — abgesehen von inneren Gährungen. Seit 1795 aber, als sie unter dem Einflusse der republikanischen Regierung Frankreichs und unter dem Drucke französischer Occupation zur „Batavischen Republik" proklamirt worden, brachen schwere Drangsale über das Land herein. Die Republik büßte in den folgenden Kriegen ihren Handel, ihre Seeschifffahrt und werthvolle Colonien (Ceylon 1802) ein; die Bank von Amsterdam mußte liquidiren. Nach der kurzen Ruhe, die durch den Frieden von Amiens (1802) hergestellt war, wurde die Republik wieder in den französisch-englischen Krieg gezerrt und verlor an England die Capcolonie und Surinam. 1806 wurde sie mit Gewalt zu einem napoleonischen Königreich gemacht, dieses mußte an allen Kriegen Napoleons theilnehmen und verlor durch die Continentalsperre seinen Handel völlig, litt 1809 noch durch eine furchtbare Ueberschwemmung und wurde endlich 1810 mit Frankreich vereinigt 1813 nach dem Zusammenbrechen der französischen Macht ward aus den Niederlanden wieder ein selbständiges Königreich; dasselbe erhielt von den Engländern mehrere Besitzungen zurück

und es konnte sich nun nach langer Zeit wieder das Land dem Wiederaufbau seiner zerstörten Wirthschaftsverhältnisse widmen. Nur die Vereinigung der Holländer und Belgier zu einem Volk und Staatswesen gelang nicht; Confession, Sprache und wirthschaftliche Interessen waren zu verschieden. So währte die Verbindung Belgiens mit Holland nur 15 Jahre; 1830 trennte sich Belgien von den Niederlanden und konstituirte sich als selbständiges Königreich.

Schon vor der Trennung hatten die Niederlande ihren einst so blühenden Handel mit aufstrebenden Concurrenten, namentlich mit Hamburg, theilen müssen; ihre Fischerei war sehr zurückgegangen; ihre Staatsschuld enorm gestiegen; die Interessen Belgiens, als Ackerbau- und Industrieland, waren mit den vorzugsweise dem Handel zugewendeten Interessen der Niederlande in stetigem Konflikt.

Nach der Lostrennung Belgiens warf sich Holland ganz auf die Neubelebung seines Handels und Colonialbesitzes, seiner Schifffahrt. Auch gelang es, manche Industriezweige (Branntwein, Tabak, Leinenwaaren, Papier 2c.) sehr auszubilden, Ackerbau und Viehzucht zu heben, das Finanzwesen zu verbessern, Handelsverträge mit anderen Staaten zu schließen u. s. w. Im Eisenbahnbau blieb man zurück, im übergroßen Vertrauen auf das ausgedehnte Kanalnetz, mußte aber nachher sehen, daß das hierin eifrigere Belgien durch sein rasch ausgedehntes Eisenbahnnetz einen bedeutenden commerciellen Vorsprung gewann, der namentlich in dem glänzenden Aufschwung Antwerpens gegenüber Amsterdam sich zeigte.

Wenn auch die Niederlande heutzutage nicht mehr die Politik einer Seemacht ersten Ranges verfolgen können, so zeichnet sich das Staatswesen andererseits durch seine freisinnige Entwickelung, durch eine sehr liberale Verfassung, welche die gesetzgebende Gewalt zwischen dem Könige und den Repräsentanten des Volkes theilt, durch eine weise und wohldurchdachte Colonialpolitik, durch die Durchführung der Trennung von Staat und Kirche vortheilhaft aus. Für die Colonien besteht ein Ministerium, welches alle Angelegenheiten der außereuropäischen Besitzungen besorgt und mit welchem die 1824 gegründete niederländische Handelsgesellschaft in Verbindung gesetzt wurde.

Die socialen Zustände haben zwar in den letzten Jahrzehnten einigermaßen unter der drückenden Last der Opfer, welche der Staatshaushalt forderte, gelitten; aber trotzdem haben die Niederländer auch in neuerer Zeit noch durch Kanal- und Eisenbahnbauten, durch die Trockenlegung des Harlemer Meeres und die vernünftige Ausnützung ihrer Colonien ihre volkswirthschaftliche Tüchtigkeit erwiesen. Die Volksmoral ist provinziell ziemlich verschieden; das Armenwesen reichlich mit Wohlthätigkeitsanstalten bedacht, durch welche sich die Niederlande stets ausgezeichnet haben; die Volksbildung ist allgemein verbreitet, der Elementarunterricht gesetzlich geregelt, die wissenschaftliche und künstlerische Thätigkeit, sowie die Literatur- und die Tagespresse ungemein regsam, wofür namentlich die zahlreichen Zeitschriften und andere Druckschriften, die jährlich erscheinen, Zeugniß geben.

Eine Schattenseite der niederländischen Volkswirthschaft liegt unbestreitbar in der sehr ungleichmäßigen Vertheilung des ungeheuren nationalen Reichthums. Dafür sind die Niederländer als eine der sparsamsten Nationen der Welt bekannt. Es bestehen zur Zeit etwa 180 Sparkassen im Lande.

Niederländische Colonien. Die werthvollsten Besitzungen der Niederlande blieben denselben erhalten (Java, Niederlassungen auf Borneo,

Sumatra, Celebes, die Molukken, kleinen Sunda-Inseln), und werden seit 1830 in sehr rationeller Weise verwaltet. Bis dahin war die Bevölkerung durch Frohndienste ausgebeutet; seitdem aber wurden chinesische und europäische Pflanzer angezogen, neue Handelsgewächse eingeführt, die Arbeitsleistung der Eingeborenen und der Bodenanbau geregelt. Dadurch vermehrte sich die Ausfuhr Java's von $14^1/_2$ Mill. fl. im Jahre 1830 auf 92 Mill. fl. im Jahre 1862; Zucker, Indigo, Thee, Tabak, Zimmet wurden neue Ausfuhrprodukte; auf Sumatra und Celebes wurden Kaffeepflanzungen gegründet; Banka und Billiton blieben die reichsten Zinnproduzenten der Welt. Der Gewürzhandel trat den genannten Produkten gegenüber in den Hintergrund.

Die übrigen Besitzungen der Niederlande (in Afrika, Westindien, Süd-Amerika) konnten keine große Bedeutung für den Weltverkehr gewinnen.

Belgien. Nachdem das 1830 von den Niederlanden getrennte und zum selbstständigen Königreich gewordene Belgien die ersten Jahre darnach gebraucht hatte, um sich von den Kämpfen und Opfern der Lostrennung zu erholen, genügten vierzig Jahre des Friedens, um das Land zu einer Industriemacht ersten Ranges zu erheben. Einzelne Zweige der belgischen Industrie sind zwar alt, indem auf dem Gebiete der Woll- und Leinen-Manufactur Flandern und Brabant schon vor Jahrhunderten den Weltmarkt mit ausgezeichneten Waaren versorgten; aber hauptsächlich datirt der grandiose industrielle Aufschwung des Landes seit der Unabhängigkeit desselben. Ihre wichtigste Grundlage findet die belgische Industrie in dem Kohlen- und Eisenreichthum des Landes; getragen und unterstützt wird sie aber auch durch die günstige Weltlage, die zahlreichen Wasserstraßen, die frühzeitige Entwickelung des Eisenbahnnetzes, die freien staatlichen Einrichtungen, durch mancherlei Förderungsmittel und die unleugbare Tüchtigkeit und Emsigkeit der Bevölkerung.

Am raschesten ist der Aufschwung der eigentlichen Großindustrie, welche mit die colossalsten Etablissements auf europäischem Boden in's Leben rief. Während im Jahre 1850 ganz Belgien erst 3374 Dampfmaschinen mit 65930 Pferdekraft besaß, arbeiteten 1871 schon 10454 Maschinen mit 334006 Pferdekraft.

In eigenthümlicher Weise haben sich die beiden Nationalitäten Belgiens in die Haupterwerbszweige getheilt. Die wallonische Bevölkerung, in den gebirgigeren Landestheilen wohnend, warf sich auf Bergbau und Metallindustrie, die vlämische auf Handel und Seefahrt; Landbau und Textilindustrie haben beide Volksstämme gemeinsam.

Die Revolution Belgiens und seine Ablösung von den Niederlanden wirkte insofern störend, als die Niederlande die Scheldemündungen, resp. das Recht behielten, von jedem passirenden Schiffe $1^1/_2$ fl. Zoll per Tonne zu erheben. Dieser Zoll wurde erst 1863 abgelöst; Belgien bezahlte die Ablösungssumme an die Niederlande und wurde dafür von den anderen Seestaaten entschädigt. Auch die Gleichstellung holländischer und belgischer Schiffe auf den Gewässern zwischen Schelde und Rhein erkaufte Belgien durch eine Rentenzahlung an die Niederlande.

Der wahrhaft glänzende Aufschwung, den der belgische Handel in den letzten Jahrzehnten genommen hat, ist neben der Aufhebung des Scheldezolls vorzugsweise den belgischen Bahnen zuzuschreiben, welche das Land in eine direkte und rasche Verbindung mit Deutschland, Oesterreich und Frankreich setzten, Antwerpen und Ostende zu mächtig aufblühenden Handelsplätzen und Belgien selbst zu einer der geräuschvollsten Werkstätten Europa's machten,

während die Niederlande trotz ihres vorzüglichen Canalnetzes, trotz ihrer alten Verbindung mit Deutschland durch die Rheinschifffahrt, trotz ihres ausgedehnten Colonialbesitzes und berühmten Seehandels relativ hinter Belgien zurückblieben, weil sie ihre Eisenbahnverbindungen mit dem Osten und Südosten zu lange vernachlässigten. Die Folge war, daß um 1850 der deutsche Handel von Amsterdam und Rotterdam weg nach Antwerpen und Ostende sich zog und daß Belgien seit 1839 bis 1862 seinen Gesammthandel verfünffachte, während Holland ihn blos verdoppelte. Freilich muß man dabei beachten, daß Eisenbahnen in Belgien unter allen Umständen einen günstigeren Wirkungskreis finden mußten, als in Holland, und zwar wegen des großen Steinkohlenreichthums in Belgien, der den Bahnen zugleich Nahrung und Arbeitsaufgaben verschafft.

Belgien spielt in der Geschichte der Entwickelung des europäischen Eisenbahnwesens eine ganz hervorragende Rolle. Man entschloß sich von vornherein zur Herstellung eines Staats-Eisenbahnnetzes (im Jahre 1834) und zum Betrieb der Bahnen als Staatsanstalten. Bald zeigten sich aber mannigfache Uebelstände: eine sehr theuere Verwaltung, mechanische und durch zu viel Formalien beschränkte Thätigkeit des Personals, Ueberfluß an Regulativen und Instruktionen u. s. f., in Folge schlechte Rentabilität, so daß die Volksvertretung mehrmals auf Aenderung der Verwaltungsformen drang. Das deutsche wie das französische Eisenbahnwesen machten in jener Erstlingszeit einen viel günstigeren Eindruck.

Man beschloß deßhalb 1844, den Grundsatz des Staatsbahnsystems zu verlassen und die projektirten Linien der Privatunternehmung zu überlassen.

Dies geschah; doch behielt der Staat einige der wichtigsten Linien in seinem Eigenthum und seiner Verwaltung. Im Ganzen halten sich annähernd der Privatbahnbetrieb und der Staatsbetrieb in Belgien jetzt das Gleichgewicht.

Das belgische Eisenbahnnetz ist dichter, als in irgend einem anderen Lande der Erde. Auf jeder Quadratmeile Landes liegen durchschnittlich $^2/_3$ Meilen Bahn.

Trotz der anscheinend glänzenden Entwickelung, welche das belgische Volksleben in materieller Hinsicht genommen hat, lassen sich doch tiefe und gefährliche Mißstände innerhalb desselben nicht verkennen. Die Bevölkerung ist thätig und intelligent; die beiden Volksstämme wirken in Bezug auf das Erwerbsleben einträchtig und energisch zusammen; die Verfassung gewährt dem Volke mehr Freiheiten als irgend eine andere europäische Verfassung; das politische Treiben ist lebhaft und rührig. Aber die Schulbildung ist vielfach noch sehr ungenügend; der klerikale Einfluß hat zugenommen und die Schule, die Politik und die Finanzen zu beherrschen begonnen, und während er auf der einen Seite die geistige und innere politische Freiheit des Landes bedroht, erhebt sich auf der anderen Seite gegen Besitz und Ordnung der unheimliche Geist der socialen Zerstörung, der in den dichtbevölkerten Industriebezirken und Arbeiterstädten Belgiens mehr Nahrung findet, als irgendwo auf dem continentalen Europa.

Die Schweiz. Die Schweiz tritt fast unmerklichen Schrittes in die Geschichte des Welthandels ein, um gegenwärtig als eines der thätigsten Industrieländer der Welt zu erscheinen. Die Grundlegung dieser industriellen Blüthe reicht bis in's Mittelalter zurück, als Basel, Zürich und St. Gallen Tuch- und Leinweberei trieben. Die Einwanderung wohlhabender französischer Fabrikanten und zahlreicher Arbeiter in Folge des Edicts von Nantes hatte

eine ansehnliche Erweiterung dieser Industrie veranlaßt; Seidenweberei und Cattundruckerei, Uhrenfabrikation waren hinzugekommen, als die Continentalsperre, welche den Cattundruckereien die englische Zufuhr absperrte, auch noch die Spinnerei und Weberei aufblühen ließ, welche sich auch nach der Continentalsperre noch gegen die Concurrenz der englischen Fabrikate behaupten konnten. Das System des Freihandels, die wohlfeile Verwaltung des kleinen Staatswesens, die Regsamkeit und Intelligenz der Bevölkerung ließen die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes sich ganz naturgemäß entwickeln. Seit 1850 wurden die lästigen Binnenzölle, Brücken- und Straßenzölle aufgehoben, einheitliches Münz- und Maßsystem eingeführt und Handelsverträge mit anderen Staaten geschlossen. Wahrhaft glänzende Leistungen hat die Schweiz auf dem Gebiete des Straßenbaues in diesem Jahrhundert vollbracht. Mit dem Eisenbahnbau begann man eigentlich erst in den fünfziger Jahren; seither aber hat sich derselbe überaus rasch, sogar über die commercielle Kraft des Landes hinaus entwickelt, zu zahlreichen Concurrenzbahnen und mangelhafter Rentabilität geführt. Noch rascher hat das Telegraphenwesen eine ganz hervorragende Ausbildung gefunden. Die Krisis wird stark fühlbar.

Spanien. In der Zeit vor der französischen Revolution in einem erfreulichen Aufschwunge begriffen, wurde Spanien gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts in Kriege gegen Frankreich, England und abermals gegen Frankreich verwickelt, welche dem Lande tiefe Wunden schlugen. Am schwersten schien die Bedrängniß in den Jahren 1807—1813 geworden zu sein, als auf spanischem Boden die französischen Marschälle gegen britische Truppen und die mit denselben vereinigten spanischen Nationalheere erbitterte Kämpfe führten. Während aber die übrigen europäischen Staaten nach dem Sturze Napoleons in tiefem Frieden sich über dreißig Jahre lang erholen konnten, begann für Spanien erst die drangsalreichste Zeit, die Zeit der Bürgerkriege. Während derselben wurden Bodenanbau und Gewerbe vernachlässigt, der Verkehr gestört, die Finanzkraft des Landes völlig erschöpft, die amerikanischen Besitzungen bis auf einen kleinen Rest verloren, die Leidenschaften des Volkes in unerhörter Weise erbittert und seine Thatkraft in der gegenseitigen Zerfleischung der Parteien aufgebraucht. Diese Bürgerkriege währten unter der Regierung des Königs Ferdinand VII. von 1814—1833, als der königliche Absolutismus mit der constitutionellen Partei rang, wie unter der Regentschaft seiner Wittwe Christina, während der Kämpfe der Christino's und der Carlisten 1833—1841, und unter der Regentschaft Espartero's 1841—1843. Unter der folgenden Regierung der Königin Isabella hörten zwar die Unruhen und Parteikämpfe nicht auf; aber sie verloren wenigstens den hohen Grad der Erbitterung, den sie früher gehabt, und die Abspannung des Volkes war so groß, daß selbst eine schlechte Regierung genügte, um eine gewisse Ordnung herzustellen. Diese ermöglichte es, daß — spät genug — Eisenbahnverbindungen, die dem Lande zur Ausnützung seiner reichen Hülfsquellen so nothwendig sind, mit Hülfe englischen Capitals entstehen konnten (seit 1848), und daß englische Capitalisten den Muth fanden, bergmännische Unternehmungen in Spanien zu gründen. Von diesen erwiesen sich namentlich die Kupfergruben von Rio Tinto als außerordentlich reichhaltig; auch die reichen Lagerstätten von Quecksilber, Silber, Eisen, Blei, Zink, Steinkohlen und Salz wurden wieder mit neuem Unternehmungseifer in Angriff genommen. Neben englischem betheiligte sich an diesen Unternehmungen französisches und belgisches Capital. Dagegen verfiel die ehedem blühende spanische Schafzucht mehr und mehr. Die

Industrie hob sich nach den Wirren der Bürgerkriege langsam, rascher in den letzten Jahrzehnten, wie namentlich die wachsende Einfuhr von Maschinen zeigt. Seit den vierziger Jahren gewann auch der auswärtige Handel wieder Leben; die Einfuhr stieg von 457 Mill. Realen im Jahre 1843 auf 1781 Mill. im Jahre 1867, die Ausfuhr während dieser Periode von 329 auf 1155 Millionen.

Der spanische Staatshaushalt befindet sich in großer Unordnung, die schon aus dem vorigen Jahrhundert datirt — trotz der reichen inneren Hülfsquellen des Landes und trotz der kolossalen Ausbeutung des ehemaligen Colonialbesitzes. Weder die absolutistischen Regierungen, noch der Costitutionalismus waren im Stande, Ordnung in diese finanzielle Zerrüttung zu bringen; der Absolutismus hatte auch gar keinen Willen dazu und verschmähte die niedrigsten Mittel nicht, um den königlichen Kassen Geld zuzuführen. Hiezu kamen die lang anhaltenden Kriege und Revolutionen, welche gleichfalls den Staatshaushalt fortwährend in den kläglichsten Zuständen festhielten, so daß man seiner Zeit trotz der Strenggläubigkeit von Volk und Regierung nach dem geistlichen Eigenthume, selbst nach dem Eigenthume der Gemeinden griff.

In Bezug auf das Zollwesen währte das aus der Zeit des großen Colonialbesitzes herrührende Absperrungssystem bis 1840. Unter der constitutionellen Regierung begann man endlich an die Besserung der volkswirthschaftlichen Zustände zu denken; aber erst 1849 trat das System der Schutzzölle an Stelle des Prohibitivsystems. Die Zahl der Artikel, deren Einfuhr gänzlich untersagt war, wurde von 93 auf 25 reduzirt; dennoch blieben nicht weniger als 1300 zollpflichtige Artikel übrig. Nach 1849 stieg in Folge dieser Reduktion der Import sehr bedeutend; aber nach mehreren Jahren zeigte sich, daß die spanischen Einfuhrzölle noch immer zu zahlreich und zu hoch waren. Man war 1869 genöthigt, einen neuen Zolltarif einzuführen, welcher alle Einfuhrverbote aufhob und die Zollsätze weiter verringerte. Eine abermalige Milderung derselben ist seit 1. Juli 1875 eingetreten.

Die politischen Ereignisse der neuesten Zeit: die gewaltsame Beendigung der verrotteten Herrschaft der Königin Isabella, die Versuche in Spanien, an Stelle des monarchischen Systems die Republik zu setzen (1868) und das Haus Savoyen (König Amadeo 1871) auf dem Throne zu erhalten, die endlich mit der Thronbesteigung des jetzigen Königs schlossen, hatten auf die wirthschaftliche Wiedergeburt Spaniens zwar einen hemmenden, aber wenigstens keinen zerstörenden Einfluß mehr.

Bis in die neueste Zeit galt Spanien dem übrigen Europa als ein Land des Verfalls. Und in der That, wenn man die Zeit der Römerherrschaft betrachtet, wenn man sich die hohe Blüthe des Landes, seine dichte Bevölkerung, seinen vortrefflichen Anbau, seine reichen und intelligenten Städte zur Zeit des Maurenregiments in's Gedächtniß zurückruft, wenn man der riesigen Macht gedenkt, mit welcher Spanien seit dem Zeitalter der Entdeckungen sein Scepter über Westindien, Central- und Südamerika und bis zu den Philippinen erstreckte, wenn man der Kühnheit seiner Conquistadoren und des Reichthums seiner Silberflotten gedenkt: dann erscheint allerdings der gegenwärtige Zustand des Landes sehr herabgekommen. Schon von der Vertreibung der gewerbfleißigen und intelligenten Mauren an datirt dieser Verfall. Das kühne und großartige Raubsystem der Conquista verlieh dem Lande zwar blendenden äußeren Glanz, zerstörte aber die inneren Stützen des Volkslebens. Seit den großen Entdeckungen war der Sinn des Volkes nicht mehr auf den

mühsamen aber sicheren Boden geordneten Arbeitslebens gestellt; der Spanier wollte nicht mehr arbeiten; er wollte Edelmann, Beamter, Abenteurer, Soldat, Geistlicher oder — Bedienter werden. Der städtische Gewerbefleiß kam in Mißachtung; die ländliche Arbeit litt unter den schlimmen Verhältnissen des Grundbesitzes, der sich zu einem sehr großen Theile in den Händen der Geistlichkeit und des Adels befand; den geistigen Aufschwung des Volkes unterdrückte die Inquisition und die Mönchsherrschaft, den politischen das herrschende System des Absolutismus.

Um so großartiger aber erscheint die innere Tüchtigkeit des Volkes und der natürliche Reichthum des Landes, wenn man nunmehr nach jahrhundertlangem Verfalle einen mächtigen Regenerationsprozeß beobachtet, der, wenn auch unter den schwersten inneren Kämpfen sich vollzieht. Spaniens Volk und Land ist im Begriffe, sich zu verjüngen. Die Colonien sind bis auf weniges dahin; aber mit dem Versiegen ihrer Silberströme ward das Volk wieder auf die schlummernden Reichthumsquellen der Heimath aufmerksam. Das Mönchsregiment ist gestürzt, die Schrecken der Inquisition verschmerzt, der Absolutismus im Prinzip beseitigt. Ein frischer regsamer Geist ist über das Volk gekommen. Man sucht die heimischen Mineralschätze wieder auf; die Bodenproduktion steigt fortwährend; mit dem Fleiße der alten Mauren sucht man ihn zu verbessern; Regierung und Privatunternehmung bemühen sich einhellig, der heimischen Industrie und dem Verkehrswesen Capitalien zuzuwenden; mehr und mehr werden auch ausländische Unternehmer und Capitalien von den reichen Naturschätzen des Landes angezogen. Es ist freilich überall erst der Anfang gemacht; aber dieser Anfang ist gut und reich an Hoffnungen. Wenn Spanien auf dem betretenen Wege fortgeht, wird es in einigen Jahrzehnten wieder vollberechtigt in die Reihe der europäischen Culturstaaten eintreten. Aber eines ist dazu unumgänglich nöthig. Spanien muß auch seine politischen Stürme, sein unheilvolles Parteitreiben endlich überwinden. Die schroffen Parteigegensätze müssen endlich durch eine starke und doch nicht absolutistische Regierung, welche über ihnen steht, eingedämmt werden, und die Parteien selbst müssen lernen, die Wohlfahrt der ganzen Nation über die Parteiinteressen zu stellen. Die militärischen Pronunciamento's müssen ein Ende finden und mit ihnen die Bürgerkriege, die so viel tapferes Blut gekostet, so viel Dörfer und Fluren verwüstet haben. Wenn dieß endlich geschieht, dann wird Spanien, das von der Natur so reich begünstigt und durch seine geographische Lage vor Collisionen mit anderen europäischen Mächten so sehr gesichert ist, das großartigste Beispiel der Wiederverjüngung eines ganzen Volkes bieten.

Spanische Colonien. Der größte Theil des ehedem riesenhaften spanischen Colonialbesitzes ging im Laufe des Jahrhunderts verloren (Mexiko und Peru 1824); es blieben nur Cuba, Portorico und die Philippinen.

Auf Cuba, der reichsten dieser Colonien, hat der Anbau und die Ausfuhr des Zuckers außerordentlich zugenommen, in geringerem Maßstabe jener des Tabaks und des Kaffees. Ein Negeraufstand gefährdete im laufenden Jahrzehnt den Besitz dieses Kleinods, und sein Verlauf läßt befürchten, daß auch der Verlust von Cuba über kurz oder lang zu erwarten ist. Portorico dagegen ist im gegenwärtigen Jahrhundert wirthschaftlich zurückgegangen. Zucker, Kaffee und Tabak sind auch hier Hauptprodukte. Die Philippinen, welche hauptsächlich Zucker erzeugen, konnten nicht jenen wirthschaftlichen Aufschwung nehmen, wie Java, obgleich sie ihrer Natur nach hiezu geeignet wären.

Portugal. In den Kriegen zu Ende des vorigen und am Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts neutral, konnte Portugal seinen Handel erweitern, während jener der kriegführenden Staaten zurückging. Namentlich wurde die Versorgung des Hamburger Marktes mit brasilianischen Waaren (Zucker) wichtig. Auch die Industrie Portugals kräftigte sich trotz der englischen Concurrenz. Diese Blüthe war aber nur kurz. Denn 1807 verheerte eine französische Armee das Land; 1808 entfloh die Königsfamilie aus Portugal und 1822 erfolgte die Trennung des Kaiserthums Brasilien von Portugal. Damit war das kleine Land seines reichsten Schatzes beraubt. Auch nach Rückkehr des portugiesischen Hofes fand das Land unter Johann VI., unter Dom Miguel und der Königin Maria wenig Ruhe, sondern wurde ein Heerd innerer Wirren und Revolutionen. Erst seit 1848 erfreut das Land sich wieder eigentlicher Ruhe und wird seitdem im Geiste des entschiedenen Fortschrittes regiert. In allen Richtungen der nationalen Thätigkeit zeigt sich erhebliche Besserung. Die Urproduktion blieb am weitesten zurück; dort sind die Nachwirkungen der im Mittelalter herrschenden Uebermacht von Adel und Geistlichkeit und des ausgedehnten Besitzes der todten Hand immer noch fühlbar. Die Industrie konnte einige Fortschritte durch Verzicht auf manche ältere gewerbspolizeiliche Einrichtungen, durch Zollreformen, Einrichtung technischer Lehranstalten, Industrie-Ausstellungen ꝛc. machen und hat diese Fortschritte auch bei den letzten Weltausstellungen gezeigt. Sie treffen namentlich die Textilindustrie, den Schiffbau u. s. w.

Der Handel, ehedem ein großartiger Welthandel, dann bis in's gegenwärtige Jahrhundert fortwährend im Sinken, ist erst seit kurzer Zeit wieder in Zunahme begriffen. Von 1842—1861 namentlich zeigt sich ein lebhafter Aufschwung des auswärtigen Handels. In diesem Zeitraum stieg die Einfuhr von 9826 auf 26634, die Ausfuhr von 6580 auf 14383 Tausend Milreis (1 Milreis = 4 Mark 45 Pf.). Seit jener Zeit ist — abgesehen von jährlichen bedeutenden Schwankungen — der auswärtige Handel nicht mehr wesentlich vorangeschritten. Für die Hebung des Handels und Verkehrs ist viel geschehen; hieher gehört besonders die vorzügliche Handelsgesetzgebung von 1833, die Verbesserung der sehr mangelhaften Landstraßen seit 1845, Reorganisation der Post 1852, Hafen- und Leuchtthurmbauten. Im Eisenbahnbau blieb Portugal lange zurück; aber selbst die wenigen Linien, welche bisher in Betrieb gesetzt worden sind, äußerten schon einen sehr günstigen Einfluß namentlich auf die bergmännische Produktion. Die Finanzen leiden seit 1820 an einem chronischen Deficit; die Staatsschuld ist stets im Wachsen. 1852 mußten ihre Zinsen zwangsweise reducirt werden. In neuerer Zeit mißlangen mehrere Anlehen. Seit 1861 fing man an, Kirchengüter zu confisciren und zu veräußern.

Portugiesische Colonien. Von dem ehemals so ausgehnten auswärtigen Besitze sind Portugal noch die Azoren, die Madeira-Gruppe, die Cap-Verde-Inseln, Besitzungen in Senegambien, die Inseln St. Thomé und Principe, Besitzungen an der west- und afrikanischen Küste (Angola, Benguela, Mozambique), in Indien (Goa ꝛc.), Damao und Diu, endlich Timor, Flores und Macao (China) geblieben. Mit Ausnahme von Madeira, dessen ehedem blühender und hochberühmter Weinbau in Folge der Rebenkrankheit vor Jahren fast ruinirt wurde und das seither der Cultur anderer Pflanzen sich zuwendete, haben all' diese Colonien heutzutage nur geringe Bedeutung für den Welthandel.

Italien. Seit dem Zeitalter der Entdeckungen, welches den Welthandel aus dem Mittelmeer nach dem Atlantischen Ocean gezogen hatte, war Italiens Handelsbedeutung stetig geringer geworden. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war das Land fast völlig aus der Reihe der wirthschaftlich bedeutenden Länder getreten, Venedigs Glanz verblichen, die italienische Industrie durch England, Frankreich und Deutschland längst überflügelt. Die napoleonischen Kriege und die Continentalsperre gaben dem italienischen Handel den letzten Rest. Nach Beendigung dieser Kriege wurden die Territorialverhältnisse der italienischen Staaten umgestaltet und die folgende Zeit des Friedens gab dem Lande Gelegenheit zu einer im Süden fast unmerklichen, im Norden dagegen raschen wirthschaftlichen Aufbesserung. Sardinien und Toskana machten namentlich Fortschritte im Gebiete der Industrie; Genua, das nie ganz gesunken war, und Livorno wurden im Laufe des Jahrhunderts zu aufblühenden Handelsplätzen. Seit 1859 begann das Einigungswerk Italiens, vom Glücke begünstigt, sich zu vollziehen. Revolutionen und kurze Feldzüge an der Seite siegreicher und mächtiger Bundesgenossen machten es möglich, daß das Königreich Sardinien mit seiner thätigen Bevölkerung zum Krystallisationskern wurde, welchem in rascher Folge die übrigen Theile Italiens anwuchsen. So wurde 1859 die Lombardei mit Hülfe der Bundesgenossenschaft Frankreichs erworben; die Emilia (Modena, Parma, Romagna) und Toskana 1860, Umbrien und das Königreich beider Sicilien ebenfalls 1860. 1866 verschaffte die Bundesgenossenschaft Preußens auch noch Venetien. Der Sitz der Regierung wanderte von Turin über Florenz nach Rom (1871), mit dessen Einverleibung das Einheitswerk vollendet war.

Nach vielhundertjähriger Zerrissenheit endlich zu einer einheitlichen Staatsform gelangt, darf Italien nicht mit dem Maßstabe gemessen werden, den man an andere Staaten, welche seit langer Zeit fertig und geschlossen dastehen, anlegen kann. Es ist kein Kleines, wenn eine Reihe Länder, deren fast jedes lang unter einer eigenen Despotie geschmachtet und außerdem Erinnerungen an mannigfache vergangene Regierungsformen und Parteiungen mitgebracht hat, zu einem einheitlichen politischen, wirthschaftlichen und Culturleben gebracht werden; nur die glänzende Begabung, der lebhafte Patriotismus und der emsige Fleiß, diese guten Eigenschaften, welche den Bewohnern Norditaliens eigen sind, dürften dieser schweren Aufgabe gewachsen sein. Die politische Unification war nicht der schwierigste Theil, sie mußte ungemein erleichtert werden durch die heillose Mißwirthschaft früherer Jahre, welche zu gut in der Erinnerung der meisten italienischen Länder war. Schwieriger ist die einheitliche Gestaltung des Wirthschaftslebens bei dem großen Unterschiede, der in dieser Hinsicht zwischen dem fleißigen, strebsamen und intelligenten Norden und dem zurückgebliebenen Volke Unteritaliens besteht, bei der ungünstigen Vertheilung des Bodens und des Nationalreichthums. Die geistige Annäherung der einzelnen Theile des Volkes ist gleichfalls durch die bestehenden großen Bildungsverschiedenheiten in mannigfacher Weise erschwert. Trotz dieser Schwierigkeiten hat die endliche nationale Einigung dem italienischen Volke in allen Richtungen so lebhafte Impulse gegeben, daß dasselbe heute eine höchst achtungswerthe Stellung unter den europäischen Nationen einnimmt. In Bezug auf äußere Politik durch seine fast insulare Lage vor mancherlei Hemmnissen bewahrt, zeigt Italien immer noch mannigfache Sympathien mit Frankreich, obgleich auch die friedliche Fühlung mit dem deutschen Reiche immer inniger wird. Die innere Politik ist entschieden

liberal, auf jede mögliche Hebung der geistigen und materiellen Volkswohlfahrt bedacht.

Von einer eigentlichen systematisch verfolgten Handelspolitik kann bei der kurzen Dauer des gegenwärtigen Königreichs Italien nicht die Rede sein. Die Zolllinien, welche früher zwischen den einzelnen italienischen Staaten bestanden und den großen Verkehr belästigten, sind seit der Einigung der Nation aufgehoben und durch Gesetz vom 30. Oktober 1862 für das ganze Königreich ein einziges Zollsystem eingeführt worden. Mancherlei Erleichterungen wurden durch die Handelsverträge herbeigeführt, welche mit allen wichtigeren Staaten abgeschlossen worden sind, so namentlich mit Frankreich 1862 und 1863, mit Großbritannien 1863, mit dem Zollverein 1865, mit Oesterreich-Ungarn 1867 und mit der Schweiz 1868 u. s. f.

Seit der Einigung Italiens ist eine entschiedene Zunahme des Handels bemerkbar. Während 1862 im Specialhandel die Einfuhr 830, die Ausfuhr 577 Mill. Fr. betrug, stellte sich 1875 die Einfuhr auf 985, die Ausfuhr 1033 Mill. Fr. (officieller Werth). Seither sind beide noch gestiegen. Zum ersten Handelsplatze Italiens schwang sich Genua empor, während Livorno seinen vor wenigen Jahrzehnten noch blühenden Zwischenhandel einbüßte.

Die Verkehrsmittel wurden in neuester Zeit sehr ausgebildet. Die maritime Gestaltung des italienischen Verkehrs, die vormalige politische Zersplitterung des Landes und manches Andere waren die Gründe, weshalb Italien im Eisenbahnbau lang hinter den anderen europäischen Staaten zurückblieb.

Die erste italienische Eisenbahn war die 1839 von Neapel nach Portici eröffnete. In den folgenden Jahren wurden immer nur kurze Strecken eröffnet. Der ehemalige Kirchenstaat verhielt sich ablehnend gegen die Eisenbahnen; die Bahnen des Großherzogthums Toskana standen außer Zusammenhang mit den Nachbarbahnen, und nur in Oberitalien, wo die Schwierigkeiten am größten, aber auch die wirthschaftliche Befähigung, die geistige Bildung und der Fleiß der Bevölkerung am hervorragendsten waren, entstand unter der Herrschaft der Könige von Sardinien und unter dem vormaligen österreichischen Regime in den Jahren 1848—1859 ein reich entwickeltes Eisenbahnnetz.

Seit der Einigung des Königreichs Italien hat sich das Eisenbahnnetz der Halbinsel rascher entwickelt, unterstützt durch die mit Oesterreich und Deutschland hergestellten Verbindungen über den Semmering und den Brenner.

Die Geschichte der finanziellen Erfolge der italienischen Bahnen ist nicht erfreulich. Das System der Privatbahnen bewährte sich so wenig, daß der Staat daran gehen mußte, Privatbahnen anzukaufen, um den Aktionären einen Theil ihres sonst fast ganz verlorenen Capitals zu retten und um die unvollendeten Strecken endlich zu vollenden.

Das Finanzwesen des Königreichs befindet sich nicht in wünschenswerther Ordnung. Aeltere finanzielle Zerrüttung des piemontesischen Staates, von dem die Einigung Italiens ausging, dazu die Anstrengungen bei der Unification, die Kriege gegen Oesterreich, der bedeutende Aufwand für das unverhältnißmäßig große stehende Heer, endlich die im Allgemeinen geringe Steuerfähigkeit der Bevölkerung Unteritaliens und der Inseln, hiezu noch mancherlei Verschwendung und andere Mißstände der öffentlichen Verwaltung. Das sind die Hauptursachen, welche die Herbeiführung eines geordneten Staatshaushalts verzögern. Im letzten Jahrzehnt sind allerdings die ordentlichen Einnahmen fortwährend gestiegen, während gleichzeitig der außerordentliche

Aufwand geringer ward; aber dennoch reichen die ordentlichen Einnahmen niemals hin, um den regelmäßigen Bedarf zu decken, und ihre Steigerung rührt auch nicht aus höheren Erträgen der alten Steuern, sondern aus neuen Steuern und aus der Vergrößerung des Staatsgebietes her. Zur Deckung der außerordentlichen Einnahmen mußten Anlehen und Verkauf von Staats-Eigenthum dienen; Erhöhung der Steuern führte oft zur Vermehrung der Steuerausstände. Auch die Abgaben von Salz und Tabak, das Briefporto, die Zölle von Colonialwaaren (Kaffee), von Petroleum und Getreide mußten erhöht werden. Die Noten der italienischen Bank erhielten seit 1866 Zwangscurs und behielten ihn bis jetzt. Man konnte nicht einmal auf die unmoralische Einnahmsquelle des Lotto verzichten. Unter den Einnahmen sind die bedeutendsten die Grund- und Häusersteuer, die Steuer vom Mobiliarvermögen, die sehr lästige Mahlsteuer, die Geschäftstaxen und Stempel, die Zölle, Consumsteuern, Monopole und die Lotterie. Auch die Provinzen und Gemeinden, welche in ihrer Verwaltung sehr selbstständig sind, fordern erhebliche Abgaben.

Man hat alle denkbaren Arten von Schulden contrahirt, um Geld in die Staatskasse zu bringen, so daß am 1. Januar 1873 die gesammte Staatsschuld 10060 Millionen Lire Capital mit 460 Mill. Lire jährlichen Zinsen betrug; Ende 1874 war sie sogar auf 11250 Millionen gestiegen. Man hat Renten- und gewöhnliche Anlehen, Anlehen mit langer und solche mit kurzer Verfallzeit, mit bloßer Zinszahlung und mit Prämien; daneben auch Papiergeld mit Zwangscurs. Während einerseits der Verkauf von Staatsdomänen und von Kirchengütern viele Millionen in die Staatskasse brachte, droht in neuester Zeit durch die nothwendig gewordene Uebernahme von Privatbahnen eine neue drückende Last sich an den Staatshaushalt zu hängen.

Rußland. Als Katharina II. 1796 starb, hatte sie das Czarenreich um 10000 Quadratmeilen und um wichtige Handelsplätze vergrößert. Auch im 19. Jahrhundert währte das Wachsthum des Reiches fort. Der Feldzug gegen Schweden machte 1809 Finnland vollends zum russischen Besitz; das Herzogthum Warschau wurde 1815 dem russischen Reiche einverleibt. Bei seiner Größe, Natur und Weltlage einer verhältnißmäßig friedlichen Entwickelung sicher, konnte Rußland seither seine Produktion und seinen Handel mächtig ausdehnen. Schon gegen Schluß des 18. Jahrhunderts nahm dieser Handel raschen Aufschwung, als England genöthigt war, während des amerikanischen Krieges alles Schiffbaumaterial aus Rußland zu beziehen. Je mehr die westeuropäischen Länder zu volkreichen Industrieländern wurden, um so wichtiger gestaltete sich der Bezug von Rohprodukten aus Rußland. Immer massenhafter ward die Ausfuhr von Flachs, Hanf, Talg, Waldprodukten, Leinsaat ꝛc. aus den Ostseehäfen, von Getreide aus Odessa. Der russische Feldzug Napoleons schädigte zwar die russischen Wirthschaftsinteressen schwer (namentlich die Moskauer Seidenindustrie); doch erholte sich das Land allmählig und vermehrte seine Getreideausfuhr in den folgenden Friedensjahren. Mit 1821 ward ein System von Prohibitivzöllen eingeführt, mit dessen Hülfe die russische Industrie rasch sich kräftigen und ausdehnen konnte — weniger zu Gunsten der Consumenten, als der Produzenten. Auch der Schleichhandel kam durch den hohen Zolltarif sehr in Flor. Die allzu künstlich emporgetriebene Industrie erwies sich als ungenügend, und man kam zu dem ermäßigten Zolltarif von 1850, welcher die Einfuhr auswärtiger Produkte mehr begünstigte.

Die Bestrebungen Rußlands nach Vergrößerung seiner politischen Macht

waren indessen ununterbrochen fortgesetzt worden. Ein Zwist mit Persien führte zu dem siegreichen Feldzuge von 1826 und verschaffte Rußland die Provinzen Nachitschewan und Eriwan und erschloß ihm ein großes asiatisches Handelsgebiet; der Friede zu Adrianopel 1829 verschaffte Rußland eine dominirende Stellung am schwarzen Meer und der unteren Donau. Aufstände Polens 1830 und 1846 wurden schonungslos unterdrückt. Der von England indirekt unterstützte Aufstand der kaukasischen Bergvölker, der erst nach langen Jahren niedergeworfen werden konnte, sowie ein Feldzug des Schah's von Persien nach Herat 1837, an dem sich Rußland indirekt betheiligte, zeigte damals schon die Rivalität Rußlands und Englands auf asiatischem Boden.

Die Herrschsucht Rußlands führte 1854 zum Krimkriege, dessen Erfolg, die Erstürmung der gewaltigen Veste Sebastopol, Rußland für lange Zeit in seiner Stellung am schwarzen Meere sehr beeinträchtigte. Dafür brachten die folgenden Jahre wesentliche Fortschritte in den inneren Beziehungen. Ereignißreich ist namentlich das Jahr 1857 für die russische Wirthschaftsentwickelung; denn aus diesem Jahre datirt der Anfang der Bauernemancipation, der Beginn des Eisenbahnwesens und die Herrschaft eines neuen Zoll-Tarifs.

Für die russische Landwirthschaft ist die Bauernemancipation von höchster Bedeutung. Die Unfreiheit des Bauernstandes war schon längst als ein großer socialer Mißstand empfunden. 1857 begann man mit dem Werke der Emancipation, welches allmählig von statten gehen sollte. Die bisherigen Leibeigenen sollten anfangs noch an die Scholle gebunden bleiben, bis sie unter gewissen Bedingungen (nach 12 Jahren) das Recht erhalten, wie völlig freie Leute sich anderwärts niederzulassen. Die Ablösung der Leistungen der Leibeigenen fand in der Weise statt, daß der Betrag dieser Leistungen als ein sechsprocentiger Zins betrachtet und so capitalisirt wurde. Von der so gebildeten Ablösungssumme hatten die Bauern 20 Procent unmittelbar an die Herren abzutragen; für den Rest erhielten die letzteren fünfprocentige Schatzscheine oder Certifikate von der Regierung. Die Bauern müssen der Regierung 49 Jahre lang 6 Procent der so geleisteten Vorschüsse bezahlen; dann ist ihre Schuld amortisirt. Der Ankauf der Grundstücke konnte auf drei Arten stattfinden: durch die Gemeinden, durch Associationen oder durch die einzelnen Bauern. Von 1866—1873 waren über $8,_8$ Mill. Bauern und 24 Mill. Deßjätinen Landes losgekauft. Den Kron- und Apanagebauern wurden entsprechende Erleichterungen zum Erwerb freien Grundeigenthums gewährt. In den deutschen Ostseeprovinzen war die Leibeigenschaft schon 1816 und 1820 aufgehoben, aber wegen der Unmöglichkeit der Grunderwerbung die Lage der Bauern noch schlimmer, als im eigentlichen Rußland, und sie wurde auch 1860 nur wenig verbessert. Im Königreich Polen wurden die Leibeigenschaft 1807, die Frohndienste 1861 abgeschafft; aber die Bauern blieben bloße Erbpächter und wurden erst 1864 freie Eigenthümer. Die Gutsbesitzer wurden entschädigt.

Eine so großartige Umgestaltung der socialen und volkswirthschaftlichen Verhältnisse, wie die russische Bauernemancipation war, hatte begreiflicherweise mit großartigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Oft klagten die Bauern, daß die ihnen auferlegte Ablösungslast zu drückend sei; vielfach verarmte der Adel, die freigewordenen Bauern machten Rückschritte, an vielen Orten wurde der Grundbesitz entwerthet und bisherige Culturflächen verödeten. Erst die Zukunft wird es lehren, ob die zunehmende Verbesserung des Verkehrs, ob der

Sporn der freien Concurrenz, die steigende Volkszahl und industrielle Thätigkeit im Stande sein werden, eine so günstige Wirkung auf die bäuerlichen Verhältnisse zu äußern, daß auch die dunklen Stellen, die dem großen Werke der Emancipation noch anhaften, verschwinden.

Die in früheren Jahrhunderten noch sehr ausgedehnten Waldungen sind durch den starken Holzexport, der seit Jahrzehnten stattfindet, stark gelichtet worden; dafür wurden bedeutende Mineralschätze erschlossen, theils im Ural, theils im asiatischen Rußland. Dort begann namentlich die Ausbeutung der Goldminen am Altai und der Goldwäschereien an den sibirischen Strömen in den zwanziger Jahren.

Die Industrie konnte trotz aller Sorgfalt, welche ihr von der Regierung gewidmet wurde, trotz der Absperrung ausländischer Fabrikate und der künstlichen Verpflanzung ausländischer Industrien nach Rußland qualitativ nur wenig zunehmen.

Günstiger stellte sich die Entwickelung des Handels. In der ersten Hälfte des gegenwärtigen Jahrhunderts waren die Communicationen im Inneren des Landes so mangelhaft, daß die Ausfuhr der Landeserzeugnisse nur in beschränktem Maße vor sich gehen konnte, während derselbe Umstand nur den Preis der ausländischen Waaren steigern, nicht aber deren Einfuhr mindern konnte, da ihr Bezug durch die wachsende Cultur des Landes gebieterisch gefordert wurde. Das Ergebniß war, daß die Einfuhr den Werth der Ausfuhr überstieg und Rußland in Folge dessen Schulden machen mußte. Bereits in den vierziger Jahren machte sich ein Abnehmen des Uebergewichts der Einfuhr bemerkbar. Der Krimkrieg zerrüttete die Finanzen des Reiches vollständig und lähmte seinen auswärtigen Handel. Nach Beendigung des Krimkrieges blühte der Ausfuhrhandel Rußlands schnell auf, in Folge der mächtig zunehmenden Verkehrsmittel; dieser Aufschwung hatte vermehrte Bedürfnisse zur Folge und so wuchs auch der Werth der jährlichen Einfuhr, jedoch nicht in ebenso schneller Entwickelung; die Ausfuhr näherte sich der Einfuhr, überstieg dieselbe in günstigen Jahren, und es wurde der Ueberschuß der Einfuhr bereits im verflossenen Jahrzehnt auf ein Minimum herabgedrückt. Rußland steht jetzt allerdings auf dem Punkte, die Einfuhr mit der Ausfuhr zu überschreiten; doch tritt dieser Moment leider zu spät ein, um den zerrütteten Finanzen des Landes gänzlich aufzuhelfen. Mag der Ueberfluß der Ausfuhr auch in ganz unerwartetem Maße steigen, so wird er doch so bald noch nicht hinreichen, um im Verein mit den natürlichen Geldquellen des Landes, dessen laufende Verpflichtungen gegen das Ausland zu decken.

Rußland steht daher jedes Jahr vor der zwingenden Nothwendigkeit, neue Schulden im Auslande zu contrahiren und die alten zu verzinsen; wie lange dies noch möglich, ist nicht abzusehen. Es steht nur zu wünschen, daß bis dahin die Industrie Rußlands im Vereine mit seinem Exporthandel und gestützt durch eine vernünftige Zoll- und Finanzpolitik der Vermögenslage so weit aufgeholfen habe, daß eine Krise, welche ganz Europa schwer treffen würde, vermieden werde.

Die russische Ausfuhr hat ihre gegenwärtige Ausdehnung erst in neuerer Zeit gewonnen; sie ist, obwohl das Land auch früher im Stande gewesen wäre, die gleichen Mengen von Naturprodukten zu liefern, durch den Mangel an Communicationsmitteln zurückgehalten worden. Ihre jetzige Blüthe dankt sie dem Bau von Eisenbahnen, die dem Innern Wege zum Meere und an die Landgrenze schufen, einer liberaleren Zollpolitik, welche die Einfuhr

erleichterte und so mittelbar das Bedürfniß nach Austauschwaaren hervorrief und schließlich dem Hauptfactor, der die Quelle jener andern war, dem im russischen Volke allmählig sich heranbildenden Culturzustand. Wie es die Natur dieses Landes mit sich bringt, sind die Hauptausfuhrartikel Rohprodukte; Halbfabrikate stehen weit hinter diesen zurück und Fabrikate verschwinden fast völlig.

Ein neuer Zolltarif von 1857 begünstigte die Einfuhr mehr, obgleich seine Zollsätze ungleich höher waren, als die anderer europäischer Länder. Neue freihändlerische Bestrebungen wurden namentlich durch den deutschen und englischen Handelsstand unterstützt; und auch in Rußland kamen die einsichtigeren Leute zu der Ueberzeugung, daß man noch mehr in die Bahnen des Freihandels einlenken müsse. So wurden 1867 vom Finanzministerium neue Zollerleichterungen angeregt; aber die Fabrikanten Rußlands und auch ein Theil der russischen Handelswelt opponirten dagegen und gaben ihrer Opposition auch eine politische Färbung. Die Regierung indessen ließ sich von dieser Opposition nicht beirren und im Jahre 1869 einen neuen Zolltarif in Kraft treten, in Folge dessen der Handelsumsatz rapid zugenommen hat, während die Zolleinnahmen gestiegen sind.

Betrachtet man seit einer längeren Reihe von Jahren die Betheiligung der verschiedenen Länder an der russischen Einfuhr, so zeigt sich, daß England und Deutschland bei der wachsenden Einfuhr Rußlands mit ihren Produkten Schritt gehalten haben, und daß letzteres im Verhältniß zum Ganzen noch bedeutendere Fortschritte gemacht hat, als ersteres. Frankreich und Oesterreich, sowie die Türkei und Belgien sind auch nicht zurückgeblieben; dagegen ist der Handel Hollands schwankend und scheint von den augenblicklichen Conjuncturen beeinflußt zu werden; die Steigerung der Einfuhr aus Nordamerika ist lediglich dem Petroleum zuzuschreiben, welches, wenn Rußland die ihm zu Gebote stehenden reichen Quellen ausnützen könnte, als Einfuhrartikel bald wieder zurücktreten würde. — Im Allgemeinen läßt sich annehmen, daß die Einfuhr aus Deutschland die Ausfuhr dorthin um ein Bedeutendes übersteigt, daß mit England und Frankreich das Entgegengesetzte stattfindet, und daß bei den übrigen Staaten das Uebergewicht je nach dem Ernteausfall und den sonstigen Conjuncturen sich bald auf die eine, bald auf die andere Seite neigt.

Mit dem Eisenbahnbau begann man in Rußland weit später, als in anderen Staaten; erst als der Krimkrieg gezeigt hatte, wie nothwendig für Rußland die Möglichkeit rascher Militärtransporte sei, kam Leben und Bewegung in das russische Eisenbahnwesen. Man war genöthigt, sich an das ausländische Capital zu wenden, mit dessen Hülfe 1857 eine große russische Eisenbahngesellschaft gegründet ward. Aber erst 1865 begann eigentlich Rußlands Eisenbahnära.

Die dünne Bevölkerung und die vorherrschende Rohproduktion bedingten einfache Formen des Baues. Rußland hat seine Bahnen vielfach durch Wälder und öde Gegenden vorgeschoben, wo früher keine Straße war. Da mußte man mit dem Ausschlagen der Wälder beginnen, um zunächst Telegraphen-Leitungen bauen zu können. Der flache Charakter des Landes und der Holzreichthum begünstigten den Bau; Mangel an hinreichender inländischer Eisenproduktion erschwerten ihn. Kunstbauten werden jetzt nicht mehr wie früher in Holz ausgeführt, wogegen für den Hochbau die vortrefflich entwickelte russische Holzconstruction sich sehr geeignet zeigte.

Rußland hat seine Bahnen zu theuer gebaut; die Schuld davon liegt

wohl zumeist an dem Mangel reeller und ehrlicher Organisation der Arbeiten. Eine solche wäre aber durchaus nothwendig, wenn Rußland den großen Aufgaben, welche das Eisenbahnwesen dort noch stellt, gerecht werden will. Kein Land der Erde hat so große civilisatorische Leistungen auf dem Wege des Eisenbahnbaues zu leisten. Die asiatischen Eisenbahnen, deren Zukunft in den Händen Rußlands liegt, sind eine Bedingung der Wiedererneuerung der asiatischen Cultur.

Deutsches und englisches Capital hat sich dem russischen Eisenbahnwesen hauptsächlich hülfreich erwiesen; bei ihm fanden Prioritätsobligationen von zweifelhaft rentablen, ja selbst von zweifellos unrentablen Bahnen bereitwillige Aufnahme, wodurch die Zunahme des russischen Eisenbahnnetzes in den letzten Jahrzehnten sich erklärt.

Ueber die Geschichte des russischen Staatshaushalts wurden sehr verschiedene Urtheile laut. Erst seit kurzer Zeit wird der Gang des Staatshaushalts veröffentlicht. Einzelne günstige Beurtheiler betonen die Schnelligkeit in der Steigerung der Einnahmen und der Ausgaben seit der Regierung und den Reformen des Kaisers Alexander, die Eröffnung großer Hülfsquellen, das Aufhören periodischer Staatsanleihen. Jedenfalls hat sich der russische Staat bisher bestrebt, seine Verpflichtungen gegen auswärtige Gläubiger stets pünktlich zu erfüllen.

Das asiatische Rußland. Von besonderem Interesse ist in der neuesten Zeit die Ausdehnung der russischen Machtsphäre und des russischen Handelsgebiets in Asien geworden. Ganz planmäßig drangen die Russen in Asien immer weiter vor. Seit 1811 wurden Handelsbeziehungen nach der Dsungarei eröffnet und stets erweitert. Der Handel nach Buchara, der schon 1731 angefangen worden war, wurde im gegenwärtigen Jahrhundert immer weiter ausgedehnt, der Widerstand der turkestanischen Herrscher gegen das Eindringen der Russen gebrochen. Zuerst mußte der Chan von Chiwa die russische Macht empfinden; die Russen drangen 1840 aus Orenburg gegen Chiwa vor, wurden jedoch in der Nähe des Aralsee's durch furchtbare Schneestürme am weiteren Vordringen gehindert und die Expedition mußte nach schweren Verlusten heimkehren. Sodann brachte Rußland, vorsichtiger geworden, Dampfer auf den Aralsee und 1854 unternahm Perowski nach sorgfältigen Vorbereitungen seine zweite Expedition nach Chiwa. Am Amu-Darja drang er nach Chiwa vor und brachte den Chan von Chiwa durch einen vortheilhaften Vertrag in ein Botmäßigkeitsverhältniß; Festungen wurden am Aralsee gebaut. Dann drangen russische Expeditionen am Jaxartes vor in das Gebiet von Chokand und nahmen die Städte Turkestan und Taschkend, letzteres als werthvollen Handelsplatz. Der Chan von Bochara versuchte 1866 vergeblich, die russische Macht aus Taschkend zu verdrängen, welches schließlich annectirt wurde; jetzt ist Bochara von Rußland abhängig, Samarkand russisches Besitzthum und russische Dampfer fahren auf dem Jaxartes.

Das Amurgebiet, in welches schon im 17. Jahrhundert Kosaken eingedrungen waren, wurde bald von russischen Abenteurern besucht und dort sogar Niederlassungen gegründet. Aber die Chinesen konnten es damals noch behaupten und erst seit 1847 wurde es wieder von der russischen Eroberungspolitik in Angriff genommen. Militärische Expeditionen untersuchten das Land 1850 und 1854 und gründeten Niederlassungen; 1857 wurde der Amur zuerst mit Dampfern befahren und das Amurgebiet zur Küstenprovinz von Ostsibirien erklärt. Eine Amurcompagnie ward gegründet, die Einwanderung

begünstigt und China trat 1860 das ganze Amurgebiet und die Küste der Mandschurei an Rußland ab. Die Orte Blagoweschtschensk und Sofyeffsk am Amur wurden 1858 gegründet. Durch die Erwerbung der mandschurischen Küste kam Rußland in den Besitz guter Häfen. Die Insel Sachalin wurde den Japanesen abgenommen.

Rußland hat es in vorzüglicher Weise verstanden, seinen asiatischen Besitzstand zu festigen und zu erweitern. Die Karawanenstraßen von Orenburg, Troizk und Petropawlowsk nach Buchara und Taschkend vermitteln den Verkehr nach Turan; Telegraphenlinien wurden bis an die Mündung des Amur und zur chinesischen Grenze (nach Peking) errichtet; in Kuldscha am Ili wurde eine Niederlassung gegründet und in der chinesischen Stadt Kaschgar ein russisches Consulat errichtet. Immer näher rückt die russische Macht den Grenzen Indiens, nur noch durch Afghanistan und die chinesische Bucharei von ihnen getrennt.

Schweden und **Norwegen.** Schweden konnte gegen Schluß des 18. Jahrhunderts, begünstigt durch den englisch-amerikanischen Krieg, als neutraler Staat seinen Seehandel ausdehnen und mit dem Zunehmen der englischen Eisenindustrie derselben immer größere Quantitäten schwedischen Eisens liefern. Auch der Absatz an Waldprodukten erweiterte sich in jener Zeit. Dagegen störten die Kriege gegen Frankreich 1806—1808 und gegen Rußland 1808, sowie die folgenden Kriege den wirthschaftlichen Aufschwung des Landes. Seit 1815 aber konnte sich das Land, durch seine natürliche Lage vor manchen Wirren der europäischen Politik bewahrt, ruhig entwickeln.

Der Ackerbau, im Mittelalter wahrscheinlich sehr blühend, später zurückgegangen, so daß Schweden von 1650—1819 Getreide einführen mußte, hob sich seit 1819, so daß von 1853 an schon eine steigende Getreideausfuhr möglich wurde, hauptsächlich als Folge der großen Opfer, die man der Verbesserung des Bodens gebracht hatte. Die Viehzucht hielt nicht gleichen Schritt mit dem Ackerbau. Die reichen Waldungen des Landes wurden lange in unwirthschaftlicher Weise verwüstet; jetzt werden sie sorgfältiger bewirthschaftet. Der Bergbau hat seit Aufhebung älterer Privilegien und seit Verbesserung der Verkehrsmittel einen glänzenden Aufschwung genommen. Die industriellen Gewerbe, besonders begünstigt durch die Könige Karl XIV. und Oskar I. haben in neuerer Zeit große Fortschritte gemacht, allerdings durch hohe Schutzzölle unterstützt. Sie blieben aber doch auf gewisse Punkte beschränkt.

Die Bewegung des auswärtigen Handels zeigt eine ganz auffallende Vermehrung desselben. So betrug 1834 die Einfuhr $14^1/_2$ Mill. Thaler, die Ausfuhr $15^3/_4$ Mill. Thlr.; dagegen 1862 die Einfuhr $98^1/_2$ Mill. Thlr., die Ausfuhr $86^2/_3$ Mill. Thlr. 1875 dagegen betrug die Einfuhr 268 Mill., die Ausfuhr 206 Mill. Die schwedische Seemacht hat dagegen nach den napoleonischen Kriegen wieder abgenommen, da die übrigen seefahrenden Völker ihre Schifffahrt wieder steigerten.

Für Verbesserung des Verkehrs geschah auch in dem gegenwärtigen Jahrhundert alles Mögliche. Mit dem Eisenbahnbau begann, da das Privatcapital sich nicht dazu bereit finden wollte, der Staat 1854. Man machte, als die normalspurigen Staatsbahnen ungünstige finanzielle Ergebnisse lieferten, Versuche mit leichteren Baumethoden.

Die Staatsfinanzen stellen sich in neuerer Zeit sehr günstig; Schulden wurden nur zu produktiven Zwecken aufgenommen. Seit 1873 wurde der Uebergang zur Goldwährung angebahnt.

Norwegen war bis 1814 mit Dänemark vereinigt; seit jenem Jahre steht es in einer bloßen Personal-Union mit Schweden, erfreut sich einer höchst liberalen, fast republikanischen Verfassung und hat sich mit Hülfe derselben und eines praktischen Selfgovernments so günstig entwickelt, als bei der Kargheit der nordischen Natur nur möglich war. Die Bevölkerung vermehrte sich im Laufe des gegenwärtigen Jahrhunderts ungewöhnlich rasch. Das Gebiet des anbaufähigen Bodens wurde von 1830 bis 1850 durch Culturarbeiten verdoppelt und auch sonst viel gethan, den Ackerbau zu heben. Doch zogen die Norweger die Ausnützung ihrer Wälder, die Fischerei und die Schifffahrt als lohnendere Erwerbszweige vor. Während der Holzhandel nothwendig in der zu stark getriebenen Ausbeutung der Wälder eine Grenze finden muß, hat sich die Seefahrt in wahrhaft glänzender Weise entwickelt. Wie erstaunlich die Handelsflotte Norwegens zugenommen hat, ergibt sich daraus, daß sie zu Anfang des 19. Jahrhunderts 1650 Schiffe mit 75000 Commerzlasten, im Jahre 1873 dagegen 7447 Schiffe mit 592997 Lasten zählte.

Dänemark. Das Auf- und Niedersteigen des dänischen Handels hing zumeist davon ab, ob das kleine Land selbst in die Kriege der großen europäischen Mächte gezogen ward oder ob es die durch diese Kriege verursachten Störungen des Weltverkehrs als neutrale Macht zur Ausdehnung des eigenen Handels benützen konnte. So konnten die Dänen gegen das Ende des 18. Jahrhunderts einen Theil des vormals holländischen Handels an sich ziehen, als Holland von den Franzosen in Besitz genommen war. Der Verschluß der deutschen Nordseehäfen gegen die englische Einfuhr 1803 leitete dieselbe ebenfalls über Dänemark. Dann aber begannen schlechte Zeiten. In einem folgenden Kriege mit England ward Kopenhagen in Brand geschossen (1807) und 700 Schiffe weggenommen; Handel und Schifffahrt hörten auf, die Staatsschuld wuchs enorm. 1814 mußte auch die Lostrennung Norwegens zugelassen werden. Die folgenden Friedensjahre ließen das Land sich erholen; die Industrie machte zwar keine bemerkenswerthen Fortschritte, aber die Landwirthschaft konnte wenigstens wieder ihre überschüssigen Produkte nach England, Frankreich u. s. w. ausführen. Das wichtigste Ereigniß in der neuesten dänischen Handelsgeschichte bildet die Ablösung des Sundzolls, welcher bis dahin von allen den Sund passirenden ausländischen Schiffen erhoben worden war und 1857 durch die betheiligten seefahrenden Nationen abgelöst ward. Einen schweren Verlust erlitt Dänemark wieder 1864, als es die Herzogthümer Schleswig und Holstein an Preußen und Oesterreich abtreten mußte. Nach diesem schweren Schlage ordnete das kleine Land seine Finanzen mit anerkennenswerther Schnelligkeit.

Griechenland. Erst seit 1829 nach seinen Befreiungskriegen in die Reihe der selbstständigen Staaten Europa's eingetreten, laborirt Griechenland, welches vorher unter dem barbarischen Drucke des türkischen Despotismus in ganz primitiven Wirthschaftszuständen verblieben war, noch heute unter den Nachwehen der Türkenherrschaft und den großen Anstrengungen, welche der Befreiungskampf ihm aufgebürdet hatte. Kaum in einem Lande der Welt ist der Contrast zwischen der großartigen Vergangenheit und den Mißständen der Gegenwart größer, als hier. Ein bedeutender Theil der Einwohnerschaft ist ganz und gar ungebildet, bei einem anderen Theile herrscht alle Ueberfeinerung europäischer Großstädter. Klerus und Klöster sind zahlreich, die Zahl der Gewerbtreibenden gering; neben großer Freigebigkeit der Natur findet man

viel ödes und verdorrtes Land, neben dem Raffinnement des modernen Welthandels oft ganz unvermittelt das roheste Hirtenleben. Dazu kommen beständige Parteiungen, heißblütige Agitation auf politischem Gebiete, Habsucht, Herrschbegier und Eitelkeit der Parteiführer. Die geringe Volkszahl, die Armuth und der finanzielle Druck lassen Staat und Volk zu keiner festen und energischen Politik gelangen, zu der letzteres sich doch durch seine große Vergangenheit berufen glaubt.

Trotzdem, daß Landbau und Industrie auf sehr niedriger Stufe stehen, ist doch die Ausfuhr (Korinthen, Wein, Früchte ꝛc.) in stetem Steigen. Sie wuchs von $5^1/_2$ Mill. Drachmen im Jahre 1833 auf 75 Mill. im Jahre 1874, die Einfuhr in der gleichen Periode von $12^1/_4$ Mill. auf 120 Mill. Demnach hat sich der Handel Griechenlands in 40 Jahren mehr als verzehnfacht. Zu Haupthandelshäfen wurden Patras für den Korinthenhandel, Hermopolis (auf Syra) für den Dampfschiffsverkehr. Die Jonischen Inseln, vordem eine Republik unter englischem Schutze, sind seit 1864 Griechenland einverleibt worden. Die Finanzen des Königreichs konnten sich seit den Befreiungskriegen nicht erholen.

Rumänien. Die Fürstenthümer Moldau und Walachei hatten schon vor ihrer Vereinigung, obgleich tributpflichtige Schutzstaaten der Türkei, doch wirthschaftlich eine selbstständige Entwickelung genommen. Die schweren Bedrängnisse, welche seit 1821 der Aufstand Ypsilanti's, die folgende türkische Occupation und ein russisch-türkischer Krieg über die Fürstenthümer gebracht hatten, endeten mit dem Frieden von Adrianopel 1829. Seitdem ist der russische Einfluß vorherrschend geworden. Die außerordentliche Fruchtbarkeit der Fürstenthümer ließ sie bald von jenen Bedrängnissen sich erholen und ihren Getreideexport wichtig werden. 1861 wurden die beiden Fürstenthümer zu einem Fürstenthum, Rumänien, vereinigt. Es scheint, daß dasselbe jetzt ziemlich stetig geordneten Zuständen und einer gesicherten Volkswirthschaft entgegengeht. Wenn man den hauptsächlichen wirthschaftlichen Uebelständen: dem Capitalmangel, den fehlenden industriellen Arbeitskräften, der immer noch weiten Kluft zwischen dem besitzenden Adel und der kaum aus dem Zustande der Leibeigenschaft emporgehobenen Landbevölkerung, dem ungegründeten Vorurtheil gegen fremde, namentlich gegen jüdische und deutsche Elemente, die reichen Hülfsquellen des Landes, seine immense Fruchtbarkeit gegenüberstellt, so eröffnen sich immerhin schöne Hoffnungen für das Land, welches die breiteste Basis des Volkswohlstandes, die Rohproduktion, so ausgeprägt zeigt.

Das Gros der Bevölkerung, die Bauern, reift gewiß, wenn einmal einige Generationen hindurch die ehemaligen Bedrückungen durch die Gutsherren verschmerzt sind, und wenn die Volksbildung, die in der Walachei mehr Fortschritte macht als in der Moldau, gebührende Pflege findet, zu einem tüchtigen homogenen Volke heran; die Fruchtbarkeit des Landes kann bei gehöriger Schonung der Wälder nicht allein erhalten, sondern gesteigert werden; mit der zunehmenden Städtebildung und städtischen Intelligenz wird dann auch die Capitalansammlung, die Entwickelung der Industrie und des durch die Natur hier so begünstigten Handels gleichen Schritt gehen.

Türkei. Auf die Herrschaft des Säbels gegründet, ein Produkt der Eroberung, seit Jahrhunderten in Verfall, erscheint das türkische Reich schon längst als ein kaum mehr lebensfähiger Rest altasiatischer Despotie auf europäischem Boden. Vergeblich hat man seit einer Reihe von Jahren versucht, durch Reformen den Verfall des Staates aufzuhalten. Zuerst wurde das Kriegs-

wesen dem europäischen angepaßt, sodann den Christen eine Rechtsgleichheit mit den Muselmännern erklärt u. A. Seit dem russisch-türkischen Kriege von 1827—1829 und dem Frieden von Adrianopel (1829) konnte nur die Macht der europäischen Westmächte das wankende Reich erhalten. Neuere Reformen sollten stattfinden. Das Meiste davon scheiterte an der Kraftlosigkeit der Regierung und an der Indolenz und dem Fanatismus des Volkes. Von Jahr zu Jahr wurde die Auflösung des Reiches auffallender. Alle europäischen Neuerungen blieben den rechtgläubigen Muselmännern ein Greuel. Sie konnten nicht lebensfähig werden und blieben bloße Experimente, welche nur dazu dienten, die Eigenart dieses Staatswesens noch mehr zu erschüttern. So siechte das Reich dahin, von Schulden erdrückt, unfähig, seine wirthschaftlichen Reichthumsquellen auszunützen, zu stark zum Sterben und zu schwach zum Leben. Die neuesten Aufstände in Bosnien, in der Herzegowina und in Bulgarien führten endlich zu dem russisch-türkischen Kriege von 1877, durch welchen der Zerfall der europäischen Türkei zur vollendeten Thatsache wurde.

Bodenprodukte und Industrie haben im Laufe des Jahrhunderts nur wenig nennenswerthe Fortschritte in der eigentlichen Türkei gemacht. Die Landwirthschaft wurde bisher in Bulgarien am fleißigsten betrieben; die Benützung der Wälder ist noch ungeregelt geblieben; von den vorhandenen mineralischen Schätzen wurden einige Kohlenlager in Angriff genommen, bei Konstantinopel ein großartiges Eisenwerk errichtet. Ueber den Gang des Handels ist es nicht möglich, zuverlässige Nachrichten zu erhalten. Ein Eisenbahnnetz wurde im gegenwärtigen Jahrzehnt in Angriff genommen und auch einige der Hauptlinien vollendet, aber nur mit Hülfe fremden Capitals. Das Postwesen wurde 1840 reformirt, Banken zu Konstantinopel 1848 und 1853 gegründet.

Bei den volkswirthschaftlichen Verhältnissen ist seit 1871 ein bedeutender Rückschritt zu entdecken. Seine Gründe liegen theils in der Entlassung der meisten europäischen und der durch Fuad und Aali Pascha angestellten redlichen türkischen Beamten, theils in der Bedrückung der ländlichen Bevölkerung durch die stets wechselnden Statthalter, theils in Verschwendungen mancher Art. Die mohamedanische Bevölkerung und ihr Wohlstand minderte sich fortwährend.

Einen sprechenden Beweis für die wirthschaftliche Unfähigkeit der Türkei liefert der Staatshaushalt. Nachdem es immer nur dem härtesten Steuerdrucke möglich gewesen war, die Einnahmen für den jährlichen Staatsaufwand zu bestreiten und das Reich mit einer kolossalen Schuldenlast seit 1854 überbürdet worden war, ist 1865 der theilweise Staatsbankerott eingetreten. Eine Rettung aus den trostlosen Finanzzuständen ist einigermaßen durch Nutzbarmachung des Vakuf (Stiftungsvermögen) zu erwarten.

Die asiatische Türkei. An der anatolischen, syrischen und pontischen Küste ist — allerdings kaum weiter, als der europäische Einfluß reicht — seit einigen Jahrzehnten ein lebhafter Aufschwung bemerkbar, hauptsächlich durch die Dampfschiffsverbindungen vermittelt, welche seit den vierziger Jahren mit allen nur einigermaßen bedeutenden Häfen jener Küsten angeknüpft wurden. Zum wichtigsten Handelsplatze Vorderasiens arbeitete sich Smyrna empor, das auch schon zwei kurze Eisenbahnlinien nach dem Inneren Kleinasiens zu strecken versucht hat. Unweit des Marmara-Meeres ward Brussa, an der pontischen Küste Sinope, Samsun, Erekli, Ineboli, vor Allem

Trapezunt wichtig, letzteres als Ausgangspunkt für den Carawanenhandel nach Persien. Opium, Baumwolle, Krapp, Gerbstoffe, Südfrüchte, Seide, Wolle und Ziegenhaare wurden die namhaften Exportartikel Kleinasiens. An der syrischen Küste hat Beirut die übrigen Küstenplätze überflügelt. Arabien dagegen blieb in seiner Abgeschlossenheit und auch Mesopotamien ist für den Weltverkehr unbedeutend geblieben, trotz der Dampfschifffahrt auf dem Euphrat und Tigris.

Persien, welches, so lange die Herrschaft des Mohamedanismus dort währt, zu keiner Bedeutung für den Welthandel kommen konnte und, despotisch regiert und unordentlich verwaltet, auch in der neueren Zeit vielfach von Unruhen heimgesucht wurde, hat seine inneren Verkehrsmittel nicht verbessert und versendet nach wie vor nur einige Rohprodukte. An den Küstenplätzen treiben Europäer Handel, insbesondere Russen im Norden, in Armenien und am kaspischen Meere. Für den europäisch-persischen Verkehr wurde Täbris, unweit der russischen und türkischen Grenze, der wichtigste Punkt. Dort etablirten sich schon in den zwanziger Jahren russische Handelshäuser und es bildete sich ein lebhafter Carawanenverkehr nach Redut Kaleh am schwarzen Meere aus. Als in den dreißiger Jahren Rußland diesem Verkehr Schwierigkeiten bereitete, wandte sich der Waarenzug nach dem schwarzen Meere auf türkisches Gebiet, nach Trapezunt. Jetzt hat Rußland durch den Eisenbahnbau von Poti nach Tiflis versucht, diesen Theil des europäisch-persischen Verkehrs wieder durch russisches Gebiet zu lenken; ob mit Erfolg, wird die Zukunft lehren. Von europäischen Waaren sind die deutschen und schweizerischen neben den russischen auf den Märkten Persiens herrschend geworden.

China. Bis in das gegenwärtige Jahrhundert dem europäischen Handel fast unzugänglich, wurde China seit dem von England begonnenen Opiumkriege (1840) genöthigt, seine Küsten für die europäischen Schiffe zu öffnen. England erzwang sich mit Waffengewalt das Recht, den Chinesen das dieselben vergiftende Opium einzuführen und (1842) Abtretung der Insel Hongkong. In den Jahren 1858 und 1860 wurde dieses Recht auch noch erweitert; auch Frankreich, Rußland und die Vereinigten Staaten fanden seit 1858 Zugang nach den chinesischen Häfen, Preußen seit 1861 (für den Zollverein).

Thee und Seide sind die wichtigsten Ausfuhrartikel geworden. Da der Einfuhrwerth immer noch geringer ist, als der Ausfuhrwerth, muß der Ueberschuß des letzteren von Europa mit Silber bezahlt werden, woher zum Theile der große Silberabzug aus Europa nach Ostasien veranlaßt wird. Neben Thee und Seide sind die übrigen Exportgegenstände unbedeutend; doch hat Europa auch schon Geschmack an manchen chinesischen Industrieerzeugnissen gefunden.

Den Fortschritten der Verkehrstechnik gegenüber verhielt sich China ablehnend. Die erste Eisenbahn ward von Shanghai nach Wusung (16 Kilom.) 1876 eröffnet; auch die Telegraphenlinien sind ganz unbedeutend.

Unter den chinesischen Häfen, welche dem europäischen Verkehr geöffnet wurden, sind Shanghai, Hankau und Tientsin die wichtigsten geworden.

Japan. Bis in die neueste Zeit blos den Holländern und den Chinesen zu einem sehr beschränkten Verkehr erschlossen, ist Japan erst seit der Mitte des laufenden Jahrhunderts in den Welthandel eingetreten. 1845 gelang es den Nordamerikanern, 1855 den Russen, später auch anderen europäischen Staaten, das Recht der Landung und selbst der Niederlassung zu erwerben. Europa fand hier zum Erstaunen ein Culturland mit dichter Be-

völkerung, mit uralter Geschichte, höchst sorgfältiger Bodencultur, ausgebildeter Industrie, mit geordnetem Verkehrswesen: Straßen, Postläufe, wohleingerichtete Kaufläden, Messen, Handelsflotte u. s. f. — Ein ergiebiges Feld für den Absatz europäischer Industrieprodukte wird Japan nicht bieten, da das Volk bei schon vorhandener eminenter Begabung auf industriellem Gebiete auch außerordentlichen Fleiß besitzt und technische Fortschritte aus Europa mit Eifer und Geschick annimmt. 1870 begann man auch Eisenbahnen zu bauen und wurden mehrere Linien schon eröffnet. Unter den Ausfuhrartikeln sind Seide und Thee wichtig geworden; in den letzten Jahren stieg die Einfuhr bedeutend, während die Ausfuhr zurückblieb. Yokohama, Hiogo-Osaka und Nagasaki wurden die Hauptplätze für den europäisch-japanesischen Verkehr.

Afrika. Der ganze Welttheil hat mit wenigen Ausnahmen seine Welthandelsstellung nicht verändert. An der Ostküste wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts die Insel Zanzibar zum Hauptmarkte eines europäisch-ostafrikanischen Handels (Elfenbein, Gewürznelken und Gummikopal). Im Süden nahm die Capcolonie zu; der ganze Westen ist lediglich an den Küstenplätzen dem europäischen Handel zugänglich. Hier ward in neuerer Zeit das Palmöl ein Hauptexportartikel. Marokko blieb dem Verkehre mit Europa abgeneigt, während das kleine Tunis sich für Culturbestrebungen zugänglich zeigte.

Unter allen Ländern Afrika's ist Aegypten heutzutage für den Welthandel am bedeutendsten. Die osmanische Herrschaft hatte zwar auch dort Jahrhunderte lang Wohlstand und Cultur unterdrückt; aber im 19. Jahrhundert hob sich das Land wieder unter der Verwaltung Mehemed Ali's seit 1806. Es wurden Bodenculturen vorgenommen und neue Handelspflanzen angebaut, aber auch drückende Staatsmonopole geschaffen. Besondere Zunahme zeigt die Baumwollcultur, während der Anbau von Getreide, Reis, Zucker zurückging. Nicht allein der Landbau, auch die Industrie und der Handel wurden zum Staatsmonopol gemacht und damit die selbstständige Thätigkeit des Volkes unterdrückt. Im Verkehrswesen suchte man europäische Fortschritte nachzuahmen; Aegypten erhielt sein Eisenbahnnetz und seine Telegraphenlinien. Besondere Erfolge versprach anfangs der mit französischem Capital unternommene, von Aegypten unterstützte Bau des Suezcanals, der mit viel Glanz und Lärm in's Leben trat. Aber von den Einwänden, die ihm schon bei seiner Entstehung entgegentraten, zeigten sich mehrere berechtigt: die Nothwendigkeit steter kostspieliger Reparaturen, sowie die Unbrauchbarkeit des rothen Meeres für die Segelschifffahrt. Seit der Canal in Betrieb gesetzt ist, hat der französische Handelseinfluß dort keineswegs so gewonnen, wie man es in Frankreich erwartet hatte, sondern im Gegentheil scheint England jetzt die Früchte des Unternehmens einheimsen zu wollen.

Das alte Alexandria hat in dieser Periode einen ganz märchenhaften Aufschwung genommen. 1790 zählte es kaum 6000 Einwohner, jetzt über 200,000. Ursachen dieses Aufblühens sind der starke europäisch-ostindische Transit, die Alexandria-Suez-Bahn, die Nachbarschaft des Suezcanals, die gesteigerte Ausfuhr Aegyptens und hauptsächlich der Mahmudjeh-Canal, durch welchen die Stadt mit dem Nil verbunden und in die Lage gesetzt ward, die anderen Küstenstädte, Rosette und Damiette, zu überflügeln.

Die Vereinigten Staaten. Im Jahre 1783 hatten die dreizehn „Vereinigten Staaten" von Nordamerika nach langjährigem Kriege die Unabhängigkeit von England errungen. Sie hatten dabei schwer gelitten; das Land war theilweise verheert, der Handel zerstört, gegen 70,000 waffenfähige

Männer verloren, der Congreß mit Schulden überbürdet; Credit mangelte; im Inneren stritten die Parteien. Die Errichtung der Verfassung von 1787 schuf stete geordnete Verhältnisse und die Vereinigten Staaten traten als ein höchst entwickelungsfähiges Staatswesen, in welchem Ackerbau, Schifffahrt, Handel und Fischerei die Haupterwerbszweige bildeten, selbstständig in die Geschichte des Welthandels ein. Die Industrie der Vereinigten Staaten fing damals erst an. Hauptausfuhrgegenstände waren Tabak und Reis aus Virginien, Maryland und Carolina.

Die Vereinigten Staaten wuchsen seit dem Befreiungskriege ununterbrochen an Land und Volk. 1791 wurde Vermont und 1792 Kentucky als 14. und 15. Staat in die Union aufgenommen, 1796 Tennessee, 1802 Ohio. 1803 wurde Lousiana von Frankreich an die Union für 15 Mill. Dollars abgetreten, 1810 Florida vorläufig in Besitz genommen; 1816 Indiana als 19. Staat aufgenommen. Ihm folgten 1817 Mississippi, 1818 Illinois, 1819 Alabama, 1820 Maine und 1824 Missouri. Die Bevölkerung betrug 1820 9,638,000 Seelen, worunter 1,538,000 Sklaven. Jowa und Florida wurden als selbstständige Staaten 1845 aufgenommen, im selben Jahre Texas einverleibt. Arkansas ward 1846 aufgenommen und im selben Jahre Oregon durch Vertrag mit England erworben, 1848 Neu-Mexiko und Obercalifornien (von Mexiko). Es folgten Wisconsin 1848, Californien 1851, Minnesota 1858, Kansas 1858, Oregon 1859, West-Virginien 1862, Nevada 1864 (als eigene Staaten aufgenommen), während das Gebiet von Arizona 1854, das russische Amerika, auch Alaska genannt, (durch Kauf) 1867 erworben wurde. Nebraska ward als Staat 1868 aufgenommen.

In ähnlicher Progression vermehrte sich die Bevölkerung. Sie betrug 1790 kaum 4 Millionen und stieg in den folgenden Jahrzehnten auf 5, 7, 9, 12, 17, 23, 31 und 1870 auf 40 Millionen. Die Einwanderung nahm besonders seit den dreißiger Jahren zu und stieg in den vierziger und fünfziger Jahren in unglaublicher Weise. Die alte Einwohnerschaft der Indianer ward mehr und mehr zurückgedrängt und verminderte sich mit rapider Schnelligkeit, so oft sie auch versuchte, in blutigen Kämpfen ihre Jagdgründe gegen die Weißen zu behaupten.

Der rasche Bevölkerungszuwachs war von entsprechendem wirthschaftlichem Aufschwunge begleitet. Zu den oben genannten ursprünglichen Ausfuhrartikeln kamen bald, in Folge europäischer Mißernten, Getreide und Mehl. Die folgenden Kriege, in welche am Ende des 18. Jahrhunderts Frankreich, England, Holland und Spanien verwickelt wurden, wandten den Seeverkehr den Handelsflotten neutraler Staaten zu; die Vereinigten Staaten zogen den Hauptvortheil daraus und bemächtigten sich namentlich des europäisch-westindischen Handels. Bald nahm auch (seit Ende des 18. Jahrh.) der Anbau und die Ausfuhr der Baumwolle in riesigen Dimensionen zu.

Die Continentalsperre versetzte 1806 diesem aufblühenden Seehandel einen schweren Stoß; der Verkehr nach Europa hatte mit großen Hindernissen zu kämpfen. Um die amerikanische Handelsflotte zu retten, erließ der Congreß die Embargo-Acte, welche den amerikanischen Schiffen den Handel nach Europa verbot. Ein neuer englisch-amerikanischer Krieg 1812 brachte selbstverständlich auch neue Störungen und lähmte selbst den amerikanisch-westindischen Verkehr.

Dafür konnte indessen die einheimische Industrie sich entwickeln, um so rascher, als ihr die Capitalien zuflossen, die vor dem auswärtigen Handel

eine berechtigte Scheu empfanden. Schon 1790 fing man auch an, diese Industrie durch Zölle zu schützen; 1798 wurde das Schutzsystem verschärft. Namentlich waren es die nordöstlichen (Neu-England) Staaten, welche rasch eine lebhafte Baumwoll- und Wollindustrie, Glasfabrikation und Eisenindustrie entstehen ließen. Zugleich drang, getragen von massenhafter Einwanderung, der Ackerbau stetig nach den Neubruchländern des Westens vor.

Als der Friede nach Europa zurückkehrte, öffnete er auch die europäischen Häfen wieder für die amerikanischen Erzeugnisse. Aber in der wirthschaftlichen Politik der Staaten erhielten die industriellen Interessen das Uebergewicht und bestimmten den Congreß 1824 zu einem höchst energischen Schutzzollsystem, welches auf die meisten Waaren Werthzölle von 25—50 % legte und diese Zölle 1828 sogar noch erhöhte. 1833 und 1857 erfolgten zwar Herabsetzungen des Tarifs; aber 1861 und 1864 wurde derselbe wieder bedeutend erhöht und 1866 wurden die Werthzölle sogar bis auf 66 % gesteigert. In der Zollpolitik waren die Südstaaten mit den nördlichen keineswegs einig; die Südstaaten bedurften und wollten den Freihandel, und ihrem Drängen entsprachen auch die Zollermäßigungen von 1833 und 1857.

Ein anderer Gegenstand wirthschaftspolitischer Kämpfe war in den Vereinigten Staaten die Bankfrage. Eine 1816 gegründete Nationalbank beherrschte mit Unterstützung der Regierung den Geldverkehr und wurde 1836 aufgelöst, was den Untergang zahlreicher Zweig- und Privatbanken, eine Menge von Bankerotten und eine allgemeine Lähmung des Credits herbeiführte.

Viel gewaltigere Störungen brachte eine andere wirthschaftliche Frage, jene der Negersklaverei. Die Nordstaaten hatten seit 1827 die Negersklaverei allmählig abgeschafft; die Südstaaten konnten dieselbe bei ihrem Plantagenbau nicht entbehren und sahen mit steigender Erbitterung, wie im Norden die Sympathien für die Emancipation der Neger (Partei der Abolitionisten) sich mehrten. Die Emancipationsbestrebungen sind so alt als die Republik, gewinnen aber erst in den dreißiger Jahren große Ausdehnung. Zur Katastrophe kam die Sklavenfrage endlich während des Bürgerkrieges, der die Sklaverei im ganzen Gebiete der Union beseitigte.

Auch die außerordentliche Entwickelung des Verkehrswesens in den Vereinigten Staaten war nicht ohne Gefahr. Oceanische Dampfschiffunternehmungen, Canalbauten, Dampferlinien auf Flüssen und Binnenseen und namentlich Eisenbahnbauten wurden mit rücksichtsloser Kühnheit und riesigem Aufwande unternommen. 1830 bestanden in den Vereinigten Staaten erst 40 Meilen Eisenbahn (die Stadt Boston in Massachusetts war mit dem Eisenbahnbau vorgegangen); Ende 1876 standen 124,674 Kilom. in Betrieb. Den Eisenbahn-Unternehmungen war möglichst viel Freiheit gelassen; die Schienenwege wurden durch Wüsten und Urwälder gebaut als Vorläufer der Cultur und Städtegründer. Das großartige Wachsthum der Eisenbahnen führte aber nach und nach zu bedenklichen Zuständen. Die Eisenbahndirektionen wurden zu wirthschaftlichen Gebietern des Staates, namentlich auch durch die bedeutenden Landschenkungen, welche sie vom Congreß erhielten. Größere Unternehmungen verschlangen die kleineren und einzelne derselben (Pennsylvania-Bahn, Pacific-Bahn u. A.) wurden zu commerciellen Ungeheuern, welche mit ihren Tarifbedingungen namentlich die Farmer bedrücken und in den letzten Jahren eine energische Gegenbewegung verursachten.

Die Produktion und der Handel der Vereinigten Staaten zeigten von

Anbeginn eine Neigung zu großen und bedenklichen Krisen. Solche Krisen ergaben sich in den Jahren 1819 und 1825 als nächste Folgen des übermäßig raschen Aufschwungs der vorhergegangenen Jahre. Aehnliche Krisen folgten 1837 und 1839 mit schmerzlichem Rückschlag auch auf den englischen Handel. Aber kaum war eine wirthschaftliche Störung durch die gewaltigen Hülfsmittel des Landes überwunden, so fing sofort die Speculation von vorne an. Noch zweimal mußte die Union solche Krisen erleben, 1847 und 1857, ehe sie dem größten Ereignisse ihrer jungen Geschichte entgegenging.

Mannigfache Gegensätze der politischen Anschauungen und der wirthschaftlichen Interessen führten 1861 zum Aufstand der Südstaaten, welcher nach ungeheuren Opfern im Jahre 1864 unterdrückt wurde. Folge des Krieges war die Aufhebung der Sklaverei in den Südstaaten und damit eine gänzliche Umgestaltung ihrer Gesammtproduktion. Aber auch der Norden hatte den Krieg schwer empfunden. Es war ein Kampf um die Existenz gewesen; kolossale Werthe waren zerstört, Landwirthschaft und Industrie in jenen Staaten, die dem Schauplatze des Krieges zunächst lagen, gelähmt worden, der auswärtige Handel herabgegangen (s. unt.). Wenn auch die kolossale Schuldenlast (300 Mill. Doll.), welche dieser Krieg der Nation aufbürdete, rasch abgeschüttelt werden konnte, sind andere Nachwehen desselben heute noch nicht verschmerzt.

Nach dem Kriege stiegen Produktion und Handel — mit Ausnahme der südlichen Plantagenstaaten — rasch wieder zu stolzer Höhe, die Waareneinfuhr von 353 Mill. im Jahre 1860 auf 642 Mill. im Jahre 1873, die Waarenausfuhr der gleichen Periode von 316 auf 575 Mill. In den Jahren 1873 und 1874 erreichten Industrie und Handel einen Höhepunkt; dann aber trat wieder eine Krisis ein und 1876 war die Waareneinfuhr auf 460 Mill. herabgegangen, die Waarenausfuhr fast gleich geblieben, die Edelmetallausfuhr von 73 Mill. (1873) auf 50 Mill. herabgegangen.

Im Laufe der Geschichte der Vereinigten Staaten haben sich innerhalb derselben verschiedene Gruppen gebildet, von welchen jede eine andere wirthschaftliche Entwickelung genommen hat. Die nordöstlichen Staaten, die ältesten der Union, wurden und blieben der Sitz des eigentlichen Yankeethums und warfen sich hauptsächlich auf Industrie, Handel und Schifffahrt. Sie bevölkerten sich am rascheſten und ließen an der atlantischen Küste eine Reihe großer Handelsstädte erwachsen, wie New-York, Boston, Baltimore u. A. In diesen Städten bildete sich neben einer ungemein gemischten Bevölkerung europäischer und amerikanischer Herkunft eine Aristokratie von glücklichen Speculanten in Fischthran, Stockfisch, Baumwolle, Steinkohlen und Petroleum aus. Die reiche Gelegenheit zur Ausbeutung eines großen mannigfach gesegneten Welttheils, die rasch errungene Selbstständigkeit, der Mangel einer großen Vergangenheit, haben dem Yankeethum seine guten und schlechten Seiten verschafft; seinen Speculationsgeist, seinen raschen Entschluß (das go ahead), seine Gewinnsucht, seine eckigen, rohen und unschönen Lebensformen, seine trockene poesielose Gesittung.

Die Südstaaten hatten, so lange die Negersklaverei bestand, den Charakter feudaler Zustände. Auf großem Grundbesitz saßen aristokratische Besitzer mit aristokratischen Neigungen, Gesinnungen und Sitten, durch welche sie sich zwar vortheilhaft vor dem Volke der Nordstaaten auszeichneten; dafür fehlten die riesige Energie, der Fleiß, die Speculationsgabe und Zähigkeit des Nordens und seine freiheitlichen Institutionen. Mit der Emancipation der

Neger ist das ganz anders geworden. Dieselbe mußte eine vollständige Umwälzung der südstaatlichen Produktionsverhältnisse herbeiführen. Baumwolle und Tabak waren die Hauptausfuhrartikel der Südstaaten gewesen; überdieß hatten die Zuckerplantagen von Louisiana die ganze Union versorgt. Mit dem Aufhören der Sklavenarbeit mußten, da die Plantagenarbeit in den südlicheren Staaten für Europäer wegen des Klima's unmöglich ist, die freien Neger aber nur ungern arbeiten, manche Produktionszweige, namentlich Baumwolle, Zucker, Reis sehr zurückgehen; der Tabaksbau konnte, da er auch in den nördlicheren Staaten betrieben werden kann, leichter Arbeitskräfte finden.

Die Staaten westlich vom Alleghanygebirg, südlich von den großen Seen, wurden im Laufe der Zeit zum eigentlichen Ackerbaugebiet der Vereinigten Staaten und nahmen als solches ebenfalls eine gesonderte Entwickelung und mit der Zeit den wirthschaftlichen Schwerpunkt der Republik für sich in Anspruch. Ihre Bevölkerung, ihr Reichthum, ihre Städte und Verkehrsmittel wuchsen mit staunenswerther Progression; Chicago in Illinois wurde ihr Centrum, der Mississippi, der Ohio und die Seen ihre natürlichen, ein ungemein rasch gewachsenes Eisenbahnnetz ihr künstliches Verkehrswerkzeug. Die landwirthschaftliche Bevölkerung dieser Staaten, auf großen Strecken rein deutsch oder stark mit deutschen Elementen versetzt, bildete sich zu einem soliden und höchst achtbaren Bestandtheil des amerikanischen Volkes aus.

Einen ganz gesonderten Entwickelungsgang nahmen endlich die Staaten des fernen Westens: diese, Californien und Nevada voran, wurden zu den Minenländern Amerika's. Seit 1849 haben die Goldfunde in Californien, später die reichen Silberminen von Nevada und anderen jener westlichen Gebiete in kurzer Zeit einen Strom zahlloser Abenteurer dahin gelockt. Man blieb jedoch nicht bei der Ausbeutung der Gold- und Silberminen stehen. Die colossalen Preise der wichtigsten Lebensbedürfnisse, welch' letztere fast den ganzen Continent durchwandern mußten, ließen bald auch Landwirthschaft, Industrie und Handel als lohnende Erwerbszweige erscheinen; die prachtvollen Wälder wurden ausgenützt, und wenige Jahrzehnte nach den ersten Goldfunden begann Californien, wo San Francisko und Sacramento zu blühenden Städten erwachsen waren, Weizen auszuführen und seine Handelsbeziehungen über den stillen Ocean hinzuspinnen.

Zwischen den Ackerbaustaaten am Ohio, Mississippi und Michigan und den Minenstaaten am stillen Ocean liegen eine Reihe von Staaten und Territorien, die erst in neuerer Zeit aufgeschlossen wurden. In diesem Uebergangsgebiete, welches von Texas im Süden bis nach Minnesota im Norden reicht, sind die gesammten Wirthschaftszustände erst im Werden. Aber über dieses unentwickelte Gebiet hin hat der unternehmende Geist der Amerikaner schon mehrfache Eisenbahnlinien (Pacificbahnen) gespannt, an deren End- und Knotenpunkten wie mit einem Zauberschlage Städte mitten in der Wüste entstanden.

Mexiko. Als spanische Colonie war Mexiko seit seiner Eroberung durch Ferdinand Cortez möglichst schlecht verwaltet worden. Ackerbau, Gewerbe und Handel waren auf die Anfänge beschränkt, die Bevölkerung in Unwissenheit geblieben, für den Verkehr so gut wie nichts geschehen; das Land konnte fast nur Edelmetalle ausführen. Mit der Vertreibung der Bourbonen aus Spanien kam auch für Mexiko die Zeit der Unabhängigkeit. 1810 begannen die Mexikaner ihren Befreiungskrieg; 1824 constituirte sich die Republik. Dann aber zerrütteten fortwährende Parteikämpfe das Staatswesen,

während welcher Texas und Californien verloren gingen und das wirthschaftliche Leben keine Fortschritte machen konnte. Eine französische Occupation schaffte einigermaßen Ordnung und errichtete ein Kaiserthum. Unter Kaiser Maximilian schien das Land seit 1864 geordneten Zuständen entgegenzugehen; aber es war nicht zu regieren, Maximilian wurde 1867 erschossen und seither herrscht in Mexiko wieder die den Indianer- und Mischlingstaaten eigenthümliche Anarchie. In den Grubenunternehmungen wurde englisches Capital thätig; des Großhandels bemächtigten sich an vielen Plätzen Deutsche mit Erfolg; industrielle Etablissements wurden durch Franzosen errichtet. Aber der Verkehr blieb unsicher; nur eine wichtige Eisenbahnlinie (Mexiko-Veracruz) wurde 1863 eröffnet. Der Handel hat zwar bedeutend zugenommen, aber doch nicht in dem Maße, als es den reichen Hülfsquellen des Landes entspräche. Im Mittel der Jahre 1825—1828 betrug die Einfuhr 14, die Ausfuhr 9 Mill. Dollars; das stieg in den Jahren 1872 und 1873 auf 29 resp. 31 Mill. Dollars.

Centralamerika, welches nach Mexiko ebenfalls von den Spaniern erobert worden und eben so schlecht verwaltet worden war, wie der ganze spanische Colonialbesitz, wurde zu Anfang des Jahrhunderts in den Aufruhr dieser Colonien mitgezogen. 1811 empörte sich zuerst die Provinz San Salvador gegen das Mutterland; und als diese erste Empörung nach unbedeutendem Kampfe unterdrückt war, wurde 1821 mit mehr Erfolg die Unabhängigkeit proklamirt. Die Absicht eines Theils von Centralamerika, sich Mexiko anzuschließen, hatte einen Bürgerkrieg zur Folge; schließlich (1823) organisirten sich die fünf Staaten Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa-Rica als Republik der Vereinigten Staaten von Centralamerika. Doch bald zerfiel diese Union wieder; fortwährende Parteikämpfe und Bürgerkriege zerrütteten die fünf Republiken, die sich nun selbstständig ihre Verfassungen gaben: Nicaragua 1858, Honduras 1865, Costa-Rica 1871. Guatemala hatte 25 Jahre lang eine clericale Regierung, welche 1871 gestürzt wurde; San Salvador wurde demokratische Republik. Zu den politischen und religiösen Parteiströmungen kommen Racenkonflikte, so daß in diesen Republiken ein geordnetes Wirthschaftsleben keinen Boden gewinnen konnte. Auf die Ausbeutung der reichen Mineralschätze warfen sich englische, deutsche und amerikanische Abenteurer; Landbau und Viehzucht wird in den üppig fruchtbaren Ländern von Europäern und Creolen getrieben; den Handel brachten größtentheils die Engländer an sich, in den Binnenstädten auch die Deutschen. Die Verkehrsmittel blieben zurück; an das Projekt eines Canalbaues durch Centralamerika wurde zwar für verschiedene Stellen oft gedacht; doch scheinen sich allenthalben unüberwindliche Schwierigkeiten zu ergeben.

Vereinigte Staaten von **Columbia.** Die spanische Herrschaft hatte aus den Ländern, welche heutzutage diese Republik bilden, gar nichts zu machen verstanden. Nach einem verunglückten Versuche (1806), das Land von Spanien unabhängig zu machen, fing ein selbstständiges Leben in demselben 1810 an; aber kaum hatte es die spanische Herrschaft abgeschüttelt, so ward es schon von Bürgerkriegen und Parteizwisten zerrissen, so daß die Spanier noch einmal 1814 Herren des Landes wurden und erst 1820 nach ihrer endlichen Vertreibung die Republik sich constituiren konnte. Aber das Volk war nunmehr an die Unordnung gewöhnt, die Verwaltung gestört, die Finanzen zerrüttet und unaufhörlich herrschten Anarchie und Bürgerkrieg. Venezuela und Ecuador sagten sich los. Die wirthschaftlichen Zustände

machten keine nennenswerthen Fortschritte bei diesen Verhältnissen; in den Städten wurden durch Engländer und Deutsche Handelsgeschäfte begründet; den Verkehr über die Landenge von Panama und den Bau der Eisenbahn über dieselbe nahmen Amerikaner in die Hand.

Ecuador, das gleichzeitig mit Columbia sich unabhängig gemacht, aber 1830 sich als selbstständige Republik mit der Hauptstadt Quito von demselben sich losgelöst hat, ist in seinen wirthschaftlichen Zuständen noch weiter zurückgeblieben; nur in bergmännischen Unternehmungen wurde englisches Capital angelegt und in allerneuester Zeit mit dem Bau kleiner Eisenbahnlinien begonnen.

Venezuela, vordem von spanischen Gouverneuren regiert, empörte sich 1810 gegen Spanien und erklärte sich 1811 für unabhängig. Im folgenden Jahre gelang es zwar den Spaniern noch die Insurrection zu unterdrücken; doch erwuchs diese auf's Neue in Folge harter Reactionsmaßregeln. Nach erbitterten und grausamen Kämpfen, in welchen bald die Republikaner, bald die Spanier die Oberhand behielten, war das Land 1819 den Spaniern entrissen und trat 1820 der Republik Columbia bei. Es blieb jedoch nicht lange ein Bestandtheil derselben, sondern constituirte sich 1831 als selbstständige Republik. Seitdem ist das Staatswesen ebenso durch Bürgerkriege zerrüttet worden, als die meisten übrigen südamerikanischen Republiken, und konnte zudem wegen der bunten Mischung seiner Bevölkerung nicht jenen wirthschaftlichen Aufschwung nehmen, welcher der reichen Natur des Landes angemessen wäre.

Peru hatte unter der spanischen Herrschaft wenigstens auf dem Gebiete des Bergbaues einiges geleistet. Wie die übrigen spanischen Colonien Südamerika's begann es sich am Anfange des 19. Jahrhunderts vom Mutterlande zu emancipiren; nach längeren Kämpfen endete die spanische Herrschaft 1824. Seitdem ununterbrochen Anarchie, Bürgerkrieg, Militäraufstände, stets wechselnde Verfassung und Gesetzgebung, Verarmung und Verwilderung. Noch 1872 konnten mitten in der Hauptstadt durch einen Usurpator scheußliche Greuel hervorgerufen werden. Dagegen haben sich die wirthschaftlichen Verhältnisse entschieden gebessert. Die Auffindung und Ausbeutung großartiger Guanolager auf den Chincha-Inseln und später auch an anderen Plätzen verschaffte dem Lande einen hochwichtigen Ausfuhrgegenstand; nicht minder wichtig wurde die Ausfuhr von Natronsalpeter aus fast unerschöpflichen Lagern seit 1828; auch die Baumwolle zeigt wachsende Ausfuhr. Unter den Händen des amerikanischen Eisenbahnkönigs Meiggs hat sich mit Hülfe der jetzigen thätigen Regierung das Eisenbahnwesen rasch und großartig entwickelt. 1851 war erst die Bahnlinie Lima-Callao vollendet; in den letzten Jahren dagegen wurden die schwierigsten Eisenbahnen der Welt über die Hochpässe der Anden (Arequipa-Puno und Lima-Oroya) gebaut, Dampfer auf den Titicaca-See gebracht und damit die großartigen Mineralschätze des Hochlandes den Küstengegenden nahe gerückt und der Unternehmung ein schönes Feld erschlossen.

Chile hatte unter allen südamerikanischen Besitzungen Spaniens schon zur Colonialzeit die meisten Fortschritte gemacht; dort hatte sich namentlich die europäische Bevölkerung am raschesten gegenüber der indianischen ausgebreitet. 1811 begann auch hier der Geist der Unabhängigkeit sich zu regen; nach einem Kriege mußten die Spanier 1818 das Land in seinen Haupttheilen, 1826 ihre letzten Positionen räumen. Seit einem Kriege mit Peru (1839) erfreut sich Chili geordneter politischer und Rechtszustände. Die Gewerbe

haben sich zwar nur wenig vervollkommnet; aber der Verkehr hat sich sehr gehoben; ein ausgedehntes Netz von Straßen, Saumpfaden, Telegraphen und Eisenbahnen (seit 1858) wurde gebaut und verbessert; die Kupferausbeutung und Getreideausfuhr großartig gesteigert. In der Periode von 1844—1875 haben sich die Einfuhr von 8 auf 38 Mill., die Ausfuhr von 6 auf 35 Mill., der Zollertrag von 1 auf 7 Mill. Pesos, der Tonnengehalt der eingelaufenen Schiffe von $0,_3$ auf $3,_7$ Mill. Tonnen gesteigert.

Bolivia, welches bis zu seiner Lostrennung (1825) zum ehemaligen spanischen Vicekönigreich Peru gehört hatte und sich dann als Republik constituirte, litt zuerst unter Parteizwisten, gerieth dann in einen Krieg mit Peru, in welchem letzteres 1836 vorübergehend erobert ward, sich aber wieder losreißen konnte. Hierauf langwierige Parteikämpfe, häufiger Regierungswechsel, Ermordungen der Präsidenten u. s. w. Während dieser Wirren blieb die wirthschaftliche Entwickelung zurück, der ehedem blühende Bergbau verfiel. Die ersten Eisenbahnen sind seit 1872 in Betrieb gesetzt worden.

Die **Argentinische Republik,** vordem das spanische Vicekönigreich Buenos Ayres, machte unter den südamerikanischen Ländern den Anfang mit den Unabhängigkeitskämpfen (1810). Nun begannen auch hier unablässige Parteizwiste, Revolutionen und steter Regierungswechsel bis 1830. Von diesem Jahre bis 1852 herrschte Dictator Rosas als militärischer Despot. Während dieser Zeit war ein wirthschaftlicher Aufschwung fast unmöglich. 1860 erhielt das Land eine neue Constitution und hat sich seit 1868 gut entwickelt. Eisenbahnen und Telegraphen wurden gebaut; die Ausfuhr von Viehzuchtprodukten stets wichtiger. Die Republik erhält seit lange einen bedeutenden Zuzug von europäischen Einwanderern, namentlich Italienern.

Uruguay, zur Zeit der spanischen Herrschaft namentlich durch seinen lebhaften Schleichhandel bekannt, wurde nach Vertreibung der Spanier (1820) zuerst brasilianisch und constituirte sich 1825 als selbstständige Republik. Unablässige Bürgerkriege zerrütteten auch dieses Staatswesen bis 1872; doch konnte die Ausfuhr an Produkten der Viehzucht zunehmen. In den jüngsten Jahren wurden auch Eisenbahnen, Telegraphen 2c. gebaut.

Paraguay, wo im 17. Jahrhundert die Jesuiten einen merkwürdigen Communistenstaat begründet hatten, blieb unter dieser theokratischen Regierung bis gegen 1758. Sodann eine Zeit lang von spanischen Civilbehörden verwaltet, ward es mit von der Unabhängigkeitsbewegung ergriffen. Seit 1814 bis 1840 herrschte Dictator Francia despotisch und schloß das Land vollständig ab; auch unter dem späteren Dictator Lopez währte die Abschießung fort. Ein fünfjähriger Krieg gegen die Nachbarstaaten (1865—1870) zerrüttete das Land und reduzirte seine Bevölkerung etwa um $^3/_4$. Diese ungünstigen Verhältnisse ließen auch den Handel von 1862—1873 auf den dritten Theil seines früheren Umfanges zurückgehen.

Brasilien hatte, so lange es portugiesisches Besitzthum war, für dieses Land durch seinen Reichthum, besonders an Gold und Diamanten, einen stets steigenden Werth gewonnen. 1808 flüchtete der portugiesische Hof nach Rio Janeiro, konnte jedoch nicht beliebt werden. Der Geist der Unruhe, der über ganz Südamerika gekommen war, erstreckte sich auch nach Brasilien. Der König verließ das Land 1821 wieder und ließ den Kronprinzen Dom Pedro zurück, worauf sich das Land als selbstständiges Kaiserthum mit Dom Pedro als Kaiser constituirte (1822). Aber Brasilien zeigte sich als schwer zu regieren und auch Dom Pedro verließ 1831 das Land nach längeren Verfassungs-

streitigkeiten und Revolten, welche auch unter seinem Nachfolger Pedro II. Brasilien lang zerrütteten. Erst in den letzten Jahrzehnten scheinen die Verhältnisse des Landes sich einigermaßen befestigen zu wollen. Mittlerweile bemühte sich die Regierung mit redlichem Eifer, die wirthschaftlichen Zustände zu verbessern und Gelegenheit zur Benützung der überreichen Naturschätze des Landes zu verschaffen. Man suchte Verbindungen mit anderen Nationen anzuknüpfen und eröffnete 1867 die großen Wasserstraßen, den Amazonenstrom und seine Nebenflüsse, dem Verkehr. Dem Mangel an Landstraßen konnte freilich nicht abgeholfen werden; die in den letzten Jahrzehnten gebauten Eisenbahnlinien sind auch nur gering im Verhältniß zu dem ungeheueren Gebiete. Doch konnte im Laufe des 19. Jahrhunderts die Ausfuhr an Kaffee, Zucker, Häuten und Kautschuk großartige Fortschritte machen. Schwierig war es, nachdem die Einfuhr von Sklaven verboten worden war, die nöthigen Arbeitskräfte zu beschaffen; die Einwanderung (hauptsächlich Deutsche und Schweizer) wollte nicht recht in Fluß kommen.

Zweiter Abschnitt.

Abriß der Handelsgeographie.

Einleitung.

Handelsgeographie nennt man jenen Theil der Geographie, welcher sich mit den verschiedenen Grundlagen, Mitteln und Formen des Handels und Verkehrs in ihrer geographischen Vertheilung beschäftigt. Die Handelsgeographie bildet im Kreise der Gesammtwissenschaft eine Uebergangsstufe zwischen Geographie und Volkswirthschaftslehre. Ihre Abgrenzung gegen die Nationalökonomie findet sie darin, daß sie nicht Gesetze, sondern Zustände erforscht, und daß sie sich auf dasjenige beschränkt, was in geographischen Unterschieden seinen Grund hat.

In wissenschaftliches Gewand sich zu kleiden hat die Handelsgeographie erst in jüngster Zeit versucht; thatsächlich ist sie aber jedenfalls so alt, als der Verkehr verschiedener Länder ist. Schon mit den Anfängen alles Handelsverkehrs mußten die Kaufleute, die in den ältesten Zeiten zugleich Seefahrer und Frachtführer waren, Kenntnisse über die Verkehrswege und Handelsplätze ansammeln. Mit der Vervollkommnung der Schifffahrt bildete sich innerhalb dieses ganzen handelsgeographischen Wissens nach und nach als ein besonderer Theil die nautische Geographie aus: diejenigen Kenntnisse, die besonders dem Seefahrer nöthig sind. Der Großhändler und Rheder dagegen, welche selbst nicht mehr die See befahren, sondern die Wege ihrer Schiffe und Waaren vom Comptoir aus bestimmen, kümmern sich wenig mehr um die Technik des Transports; dafür umsomehr um die Orte, wo die Waaren eingekauft und verkauft werden, um Dauer und Preis der Fahrt u. s. w. Aehnliches ist der Fall mit den Landwegen.

Es reicht heutzutage für den gebildeten Kaufmann nicht hin, wenn er blos die Verhältnisse derjenigen Orte und Handelswege kennt, zwischen und auf welchen sich gerade ein Geschäft, das er betreibt, bewegt. Wollte er sich darauf beschränken, so würden ihm die nöthigen Kenntnisse zur Anknüpfung neuer Verbindungen, zur Beurtheilung anderer, vielleicht besserer Geschäftsgelegenheiten fehlen. Der weitblickende Geschäftsmann muß deßhalb auch diejenigen Handelswege und Handelsplätze kennen lernen, mit welchen er vielleicht künftig einmal zu thun haben kann, wo zur Zeit seine Concurrenten ihre Geschäfte machen.

Diese Kenntnisse soll ihm die Handelsgeographie verschaffen. Freilich reicht das, was an Handelsschulen als Handelsgeographie gelehrt und was in kurzen Lehrbüchern als solche behandelt wird, nur hin, um dem Kaufmann den ersten nothwendigsten Ueberblick zu geben. Sobald man einer handelsgeographischen Frage näher treten will, ist es nöthig, nach den Quellen des handelsgeographischen Wissens zu greifen. Diese sind sehr mannigfach: die Berichte über Anlage, Betrieb und Benützung von Straßen, Eisenbahnen, Canälen, Post- und Schifffahrtscursen, über die Produktion, die Ein-, Aus-, und Durchfuhr, über die Consumtion von Waaren, über die Preise an den verschiedenen Plätzen, über Zollvorschriften, über die an verschiedenen Plätzen vorhandenen Creditanstalten, Handelsgebräuche u. s. w. Derartige Berichte und Notizen finden sich allenthalben zerstreut; ihre Menge und noch mehr ihr steter Wechsel sind es, was die wissenschaftliche Behandlung der Handelsgeographie so sehr erschwert. Der moderne Weltverkehr braust mit einer Hast dahin, daß die wissenschaftliche Behandlung kaum folgen kann. Kaum ist eine handelsgeographische Erscheinung wichtig geworden, so wird sie wieder von anderen in den Hintergrund gedrängt.

I. Allgemeiner Theil.

Die Lage der Länder. Auf der Erde finden sich die Land- und Wassermassen sehr unregelmäßig vertheilt; doch läßt sich im Allgemeinen eine Festlandsmasse auf der nördlichen und eine größere Wassermenge auf der südlichen Erdhälfte unterscheiden. Da das Land die Wohnstätte der Menschen bildet, muß sich zunächst auch der menschliche Verkehr vorzugsweise auf der nördlichen Erdhälfte concentriren. Die ganze Festlandsmasse zerfällt wieder in zwei Hauptgruppen: in die alte und neue Welt; ebenso wie die ganze Wassermenge der Erde, soweit sie sich zwischen jene beiden Ländergruppen drängt, in zwei Hauptmassen: den atlantischen und den großen Ocean zerfällt. Zu dieser Grundgestalt der Länderlage tritt noch die Situation zum Pol und zum Aequator. Hauptsächlich diese, mit ihr aber noch verschiedene andere Umstände bedingen die Erzeugung der Güter, von welcher wiederum der Verkehr abhängig ist. Die Entfernung vom Aequator verursacht zunächst eine größere oder geringere Produktionsfähigkeit. Die Lage eines Landes zu anderen in verschiedenem Grade produktionsfähigen Ländern, sowie zu den verschiedenen Meeren muß natürlich ganz bedeutend auf seinen Verkehr einwirken. Länder, welche von anderen produktenreichen Ländern durch menschenleere und unfruchtbare Landschaften getrennt sind, werden stets nach dieser Seite hin und in ihren eigenen, an jene Landschaften grenzenden Bezirken, geringeres wirthschaftliches Leben aufweisen als sonst. Es ist bei den Ländern wie bei den Menschen: nicht der Einzelne allein bildet seine sämmtlichen Bedürfnisse aus und erzeugt den größten Reichthum an Gütern; sondern dazu gehört und verhilft erst das Nebeneinanderleben, die Berührung und Reibung mit Anderen, selbst der Neid und die Eifersucht gegen Andere. — Dagegen wirkt die Berührung des Meeres immer anregend auf den Verkehr.

Die horizontale Gliederung, die Küstengestaltung der Länder ist von hoher Bedeutung für ihren Verkehr. Ueberall bemerkt man, daß jene Länder und Landestheile, welche den größten Reichthum an Landvorsprüngen,

Buchten, Binnenmeeren und vorgelagerten Inseln aufzuweisen haben, den lebendigsten Verkehr entwickeln konnten. Besonders ausgezeichnet sind in dieser Hinsicht Europa, und hier insbesondere die Nordseeländer, die britischen Inseln und die nördlichen Mittelmeergestade; in anderen Welttheilen Westindien, die ostasiatische Inselflur, Japan; während Afrika und Südamerika schon wegen ihrer ungegliederten einförmigen Küsten an einer gewissen Sterilität des Verkehrs leiden.

Die Meereshöhe und Oberflächengestalt wirken zunächst auf Klima und Produktion, aber auch auf den Verkehr. Alle Hochländer haben stets ein rauheres Klima, als die Tiefländer, und deßhalb eine beschränktere Produktion. Die Hochebenen insbesondere, wie sie sich in Südbayern, Spanien, den iranischen Ländern, in Tibet und der Mongolei, Südafrika, im westlichen Nordamerika und zwischen den Hochgebirgsketten von Südamerika finden, zeichnen sich durch rauhes Klima mit jähem Wechsel von Hitze und Frost aus. Die Hochgebirge, theilweise mit ewigem Schnee bedeckt, theilweise über derjenigen Höhe gelegen, welche Anbau und beständigen Wohnsitz gestattet, sind schon deßhalb unfruchtbar und dünn bevölkert. Da sie aber meistens reich an Wäldern und wegen der andauernden Schneemassen ihrer höchsten Theile auch reich an Wasser sind, bieten sie dadurch manchen Ersatz und erscheinen namentlich als Bewahrer und Spender von Feuchtigkeit. Die Abdachung der Höhen nach den Thälern und nach dem Meere zu verursacht den Abfluß der Gewässer und gibt somit unmittelbar dem Binnenwassertransport seine Bahnen und Richtungen.

Für den Landtransport allerdings bilden die verschiedenen Höhenlagen, namentlich die Gebirge, nur Hindernisse. Während auf den Ebenen die ganze Fläche sowohl für die Produktion, wie für den Verkehr zugänglich ist, bleibt in den Gebirgen die Produktion auf die Thalsohle und die sanfteren Berghänge, der Verkehr auf die Thäler und Paßübergänge beschränkt. Die Kammhöhen der Gebirge bilden nebst Wüsten und Meeren die großen natürlichen Grenzen des Völkerlebens und des Verkehrs. Wo die Kämme der Gebirge durch tiefe Einsattelungen niedergedrückt werden, bilden sich solche Paßübergänge aus; dieselben sind um so werthvoller und besuchter, je tiefer die Gebirgseinschnitte, je allmähliger die Thäler von beiden Seiten her zu diesen Einschnitten ansteigen und je mehr der Paß die gerade Verbindungslinie zwischen den diesseits und jenseits des Gebirges befindlichen Ländern darstellt. Man unterscheidet Haupt- und Nebenthäler; aus den Hauptthälern treten die großen Gebirgsströme in die Flachländer heraus und in den Hauptthälern zieht sich auch gewöhnlich der lebhafteste Verkehr durch die Gebirge bis in die Nähe der Paßübergänge. Die Hauptthäler sind aber häufig Längenthäler, das heißt solche, welche mit der Achse des Gebirges parallel laufen, während die Pässe selbst durch Querthäler über die Gebirge führen. Die Pässe werden vom Transportverkehr in früherer Zeit und heute noch in uncivilisirteren Ländern auf Saumpfaden mittelst Saumthieren überschritten, während in den civilisirten Ländern die neuere Technik über die wichtigsten Pässe prachtvolle Straßen (Brenner, Gotthard, Stilfser Joch, Simplon, Splügen 2c.) und Eisenbahnen (Brenner, Montcenis, Gotthard, Semmering, Pacificbahn, Andesbahnen) gebaut hat.

Die glücklichste Oberflächengestaltung der Länder ist jedenfalls die, wo Gebirge, Hügelland, breite Stromthäler und Ebenen abwechseln. Dort wird mit dieser Mannigfaltigkeit der Bodengestaltung auch die übrige Natur im

Einklange sein und die reichste Produktion entfalten; auf Grundlage dieser Produktion wird aber auch der Verkehr ein lebhafter, die Bevölkerung eine dichte und die ganze Cultur eine gehobene sein können.

Die Bewässerung. Nicht allein auf dem Meere, sondern auch im Inneren der Länder stellt die Natur die ersten vollkommen glatten Verkehrswege in den stehenden und fließenden Gewässern her. Diese Binnengewässer sind häufig die frühesten Vermittler der Ortsbewegung und deßhalb für die Cultur von hoher Bedeutung. An den Ufern der großen Ströme, häufig auch an jenen der Binnenseen finden sich die ältesten Spuren dichterer Bevölkerung und lebhafteren Verkehrs. Auf die Gestaltung dieser Binnenwasserwege übt. aber die Gliederung der Erdoberfläche wieder den hervorragendsten Einfluß. Oft bewahren die Verkehrsrichtungen großer Stromthäler — selbst in der Aera der Eisenbahnen — ihre Wichtigkeit seit Jahrhunderten.

Die Verkehrsfähigkeit der Flüsse hängt ab:

1) Vom Gefälle. Dasselbe ist natürlich von sehr verschiedener Bedeutung, je nachdem man zu Thal fährt oder zu Berg. Für die Thalfahrt ist das Gefälle um so vortheilhafter, je stärker es ist — bis zu dem Punkte, wo es anfängt, gefährlich zu werden. Da aber der Verkehr nicht blos in einer Richtung sich bewegen will und für die Bergfahrt möglichst geringes Gefäll erwünscht ist, kann man als Regel aufstellen, daß ein Fluß um so verkehrsfähiger ist, je geringer sein Gefäll. Stromschnellen haben ihre Ursache bald in solchen Gefällen, die nicht bedeutend genug sind, um Wasserfälle zu bilden, aber doch bedeutender, als das gewöhnliche Gefäll, bald auch in einem Nahetreten der Flußufer.

2) Von der Größe des Stromgebiets.

3) Von der Höhe der Wasserscheiden. Weil dort, wo der Flußverkehr endet, der Landverkehr seine Fortsetzung übernehmen muß, frägt sich's, wie bedeutend die Hindernisse sind, welche sich letzterem entgegenstellen, insbesondere, wie weit das nächste schiffbare Gewässer jenseits der Wasserscheide entfernt ist.

4) Von der Wassermenge. Diese hängt im Allgemeinen wieder von der Größe des Stromgebiets ab. Aber es ist nicht so sehr der höchste Wasserstand eines Flusses, welcher für die Schifffahrt Bedeutung hat, sondern die Regelmäßigkeit einer bestimmten Minimal-Wassermasse.

5) Von der geographischen Lage der Mündung und von der Zugänglichkeit letzterer für große Seeschiffe. So sind die sibirischen Ströme trotz ihrer großartigen Läufe und Wassermassen für den Verkehr von relativ geringem Werthe, weil sie in ein Eismeer münden. Die schlechte Beschaffenheit der Donaumündungen hat viel dazu beigetragen, die Donau in einer ihrer unwürdigen commerciellen Stellung zurückzuhalten.

All' diese Eigenschaften der Ströme können sich aber nur dann geltend machen, wenn auch die volkswirthschaftlichen Verhältnisse der Uferstaaten dazu angethan sind. Unter den Hauptströmen der Erde hat bisher eigentlich blos der Mississippi annähernd seine gebührende commercielle Stellung erhalten; der Amazonenstrom und der La Plata, der Orinoco, der Yantsekiang und der Amur wie der Jenisei und der Brahmaputra sind erst in den Anfängen der Entwickelung ihres Verkehrs.

Die Binnenseen haben meistens nur eine beschränkte Bedeutung. Das ergibt sich schon aus ihrer Natur. Sie sind keine großen Verkehrsflächen, wie die Meere oder die Landstraßen und keine großen Verkehrslinien wie die Flüsse oder die Eisenbahnen, sondern nur kleine Verkehrsflächen. Als solche sind sie

allerdings für den Localverkehr manchmal von hohem Werthe, namentlich wenn sie, wie die Schweizer Seen, zwischen Gebirgen die einzigen ebenen Verkehrswege sind. Diese haben aber dafür den Nachtheil, daß die aus ihnen fließenden Ströme meistens noch den Charakter von Gebirgsströmen beibehalten und daher für die Schifffahrt unbrauchbar sind. Die Seen des Flachlandes dagegen liegen zumeist in verkehrslosen Gegenden, wie z. B. die masurischen, die russischen und finnischen Seen, der Aralsee, die zahlreichen Seen der Hudsonsbayländer, der große Plattensee in Ungarn.

Doch läßt sich nicht verkennen, daß einige von den Binnenwassern der Welt eine gewisse, oft ehrwürdige culturhistorische Wichtigkeit besitzen, wie der Bodensee, der Genfer und Vierwaldstädter See, das todte Meer Palästina's, der Titicacasee in Peru und Bolivia, der Baikalsee, unter den großen amerikanischen Seen namentlich der Erie und weit im Westen der Salzsee von Utah, in Central-Amerika der Nicaragua-See, der Mälar in Schweden. Gewiß kömmt auch für die großen centralafrikanischen Seen die Zeit, wo an ihren Spiegeln eine erwachende Cultur wohnen wird und Steamer sich auf ihnen schaukeln.

In den Culturländern hat man sich, soweit die Beschaffenheit und der Aufbau des Landes nicht unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellte, bemüht, die durch die Natur geschaffenen Wasserwege mit Hülfe von Canalbauten und Stromregulirungen noch zu vervollkommnen. Dieß ist namentlich in sehr ausgedehnter Weise in den Niederlanden, in Rußland, England, Frankreich, Belgien und Nordamerika, sowie in China geschehen, und obgleich die Canalschifffahrt seit der Erbauung der Eisenbahnen minder wichtig geworden ist, bewahren sich manche Canäle heute noch lebhaften Verkehr. In Deutschland verhinderte hauptsächlich die frühere politische Zerrissenheit, in den südeuropäischen Ländern die gebirgige Bodenbeschaffenheit die Entwickelung des Binnenwasserverkehrs. Eine besonders große Zukunft steht demselben noch in Südamerika, in den Stromgebieten des Amazonas und des La Plata bevor.

Das Erdinnere und seine Produkte. Die steinerne Erdrinde verwittert an ihrer Oberfläche unter dem Einflusse der Atmosphäre, und die Produkte dieser Verwitterung, gemischt mit den Resten der Pflanzenwelt, bilden fast überall, mit Ausnahme der Hochgebirge und der Wüsten, jene Decke der Erde, auf welcher und mit deren Hülfe sich die wichtigste wirthschaftliche Thätigkeit, der Bodenanbau, vollzieht. Für letzteren sind die Unterschiede der Gesteinsarten und deren Vertheilung an der Erdfläche hochwichtig.

Aber auch das Innere der Erdrinde, soweit dieselbe den Menschen zugänglich ist, bietet eine Reihe von Schätzen. Der wirthschaftliche Geist des Menschen hat fast jedem Theile unseres erstarrten Erdkörpers irgend eine Brauchbarkeit abgewonnen. Es sind aber die nutzbaren Mineralien in höchst ungleichartiger Weise über die Erde vertheilt. Das Vorkommen der Mineralien ist nicht wie jenes der Pflanzen und Thiere von klimatischen Verhältnissen bedingt. Es ist blos bedingt durch die in dieser Hinsicht nur wenig berechenbaren Launen der Natur beim Prozesse der Erdrindenbildung.

Die Produkte des Erdinneren werden, vom einfachsten Pflasterstein bis zum größten Diamanten, vom Menschen geschätzt, gebraucht, gekauft und transportirt. Weil sie aber so ungleichmäßig vertheilt sind, können auch diejenigen wirthschaftlichen Thätigkeiten, welche auf ihrem Vorkommen basiren, durch den Fleiß und die Geschicklichkeit der Völker nur selten und in geringer Ausdehnung willkürlich an bestimmte Plätze verlegt werden. Das Vorkommen der

mineralischen Produkte schafft namentlich sogenannte „bodenständige Industrien". Wo die Natur Eisen und Kohlen in reichlicher Menge in die Erdrinde gelegt hat, wurde sie damit auch die veranlassende Ursache zur Eisenindustrie, zur Entstehung jener Fabrikdistricte mit dichter Bevölkerung und gedrängten Eisenbahnnetzen, wie sie sich namentlich in Belgien (Lüttich), am deutschen Niederrhein (Ruhrgebiet), in den englischen Eisenindustriebezirken (Sheffield, Birmingham) u. a. finden. Wo die geologische Ausstattung der Erdrinde diese oder jene Art des Baumaterials wohlfeil zu gewinnen verstattet, gibt sie damit Veranlassung zu bestimmten Formen des Häuserbaues. Die Fundstätten anderer Mineralien lassen Glasfabrikation, Porzellan- und Thonindustrie, Edelsteinschleiferei 2c. aufblühen. Sehr einflußreich auf den wirthschaftlichen Charakter des Landes sind vor Allem die Fundstätten der Edelmetalle. So hat sich besonders in jenen Gebieten der Erde, wo Gold in Mengen gefunden wurde, ein höchst charakteristisches Leben ausgebildet. Handarbeiter, ungebildete rohe Abenteurer, die plötzlich zu ungeheueren Reichthümern gelangen, bilden dort die tonangebende Bevölkerung. So in den Golddistricten von Californien, Sibirien, Australien und Neuseeland. Man findet da die Gefahren und Rauhheiten wilder Länder, daneben die raffinirten Genüsse der Civilisation; unsinnige Verschwendung, namentlich im Spiel. Die Fundstätten des Silbers, dessen Produktion eine regelmäßigere ist, aber auch höhere technische Anforderungen stellt, wirken zwar ebenfalls auf die abenteuernde Speculation, aber doch nicht in dem Grade, wie die Goldminen. Wo möglich noch ungeregelter und abenteuerlicher als in diesen gestaltet sich das Wirthschaftsleben in den Diamantdistricten (Brasilien, Südafrika). Häufig gewinnt die ganze Landschaft einen anderen Charakter durch die Ausbeutung reicher Mineralschätze. So in den Eisen- und Kohlendistricten der ganzen Welt, an den pennsylvanischen Petroleumquellen, bei den Kupferwerken in England, Chile, Australien, Skandinavien 2c. Die Mineralschätze der Erde wirken auf den Verkehr insofern, als sie, weil besonders schwer in's Gewicht fallend, überall an ihren Fundstätten zuerst nach Verbesserungen der Transportmittel drängen. Auf die Industrie wirken sie insofern besonders belebend, als sie nicht allein Arbeitsaufgaben, sondern auch Arbeitshülfsmittel liefern.

Die Vegetation und ihre Produkte. Die wichtigste Grundlage alles Wirthschaftslebens ist die Pflanzenwelt. Sie folgt in ihrer Verbreitung und in ihrem Gedeihen den verschiedensten Bedingungen. Die wichtigsten derselben (Wärme und Kälte, die verschiedenen Grade der Feuchtigkeit, Wechsel und Dauer der Jahreszeiten, Luftströmungen) bezeichnet man in ihrem Zusammenwirken als Klima; außer diesem wird aber die Vegetation auch noch durch andere Umstände bedingt.

Die Wärme jeder Gegend der Erde hängt im Allgemeinen von der Lage nach Breitegraden und von der Höhenlage ab. Je nach der Entfernung vom Aequator unterscheidet man verschiedene Zonen (Gebiete mit annähernd gleichem Klima). Jede Zone und jede Gegend hat ihre eigenthümliche Pflanzenwelt. Die Aequatorialzone reicht nördlich und südlich vom Aequator bis zum 15. Breitegrad, hat eine mittlere Jahrestemperatur von 26—28° Celsius, ist heiß und feucht und besitzt eine üppige Vegetation von Palmen und Bananen, Orchideen, baumartigen Gräsern. Sie erzeugt werthvolle Gewürze (Zimmt 2c.), feine Werk- und Farbhölzer, Kaffee, Chinarinde, Harze u. s. w. Die tropische Zone reicht vom 15. Breitegrad nördlich und südlich bis zu den Wendekreisen, hat eine Durchschnittstemperatur von 23—26° Cels.

und eine reiche Vegetation von baumartigen Farren, Ficus, Palmen, Bataten, Gewürzpflanzen u. s. f. Die subtropische Zone reicht von den Wendekreisen bis zum 34. Grad nördlicher und südlicher Breite, hat eine Mitteltemperatur von 17—21° und ebenfalls noch eine sehr reiche Vegetation von Palmen u. s. w. Myrthen, Euphorbien, Lorbeer, Cacteen sind ihre Charakterpflanzen; sie erzeugt werthvolle Handelsartikel: Baumwolle, Reis, Indigo, Südfrüchte, Thee u. s. w. Die wärmere gemäßigte Zone liegt zwischen dem 34. und 45. Grad, hat eine Mitteltemperatur von 12—17° und als Charakterpflanzen immergrüne Bäume und Sträucher; sie erzeugt Südfrüchte und Getreide, Oel und Wein in Fülle. Die kalte gemäßigte Zone, zwischen dem 45. und 58. Grad nördlicher und südlicher Breite, enthält je nach der Nähe oder Entfernung des Meeres sehr große klimatische Unterschiede. Ihre charakteristische Vegetation sind Wiesen, Laubhölzer, Nadelwälder, Wein, Getreide, Obst, Oelfrüchte; sie enthält meistens Culturländer, nur in Asien auf langen Strichen öde Steppen. Die subarktische Zone reicht vom 58. bis 66.½ Grad, erzeugt nur noch wenig Laubholz (Birken, Weiden), dagegen viel Nadelholz. In der arktischen Zone, welche bis zum 72. Breitegrad reicht, gedeihen noch Gras und dürftiger Baumwuchs; in der Polarzone, nördlich und südlich des 72. Grades, nur noch Rennthiermoose.

Wie mit der Entfernung vom Aequator nimmt die mittlere Jahreswärme auch mit der Erhebung über die Meeresfläche ab.

Es ist indessen keineswegs die mittlere Jahreswärme, welche auf die Vegetation den entscheidenden Einfluß nimmt. Wichtiger ist die Vertheilung der Wärme über die einzelnen Jahreszeiten und namentlich die Länge und Wärme des Sommers. So gedeiht z. B. im südlichen England trotz des milden Klima's kein Wein, weil dort die langen heißen Sommer fehlen; die Palmen gehen in jenen Gegenden zu Grunde, wo die Temperatur den Nullpunkt erreicht, mögen die Sommer noch so lang und heiß sein. Ein excessives Continentalklima mit starker Abwechselung von Frost und Hitze erzeugt eine andere Pflanzenwelt, als die gemäßigteren Küstenklimate.

Die Vertheilung der Feuchtigkeit ist insofern wichtig, als ohne ein gewisses Minimum an Feuchtigkeit überhaupt keine Vegetation denkbar ist, und als die verschiedene Ausstattung des Bodens wie der Luft mit Feuchtigkeit andere Vegetationsformen bedingt. Pflanzen, welche die nöthige Feuchtigkeit nur in großen Zwischenpausen erhalten, müssen anders organisirt sein, als solche, welche in kürzeren Zeiträumen wieder befeuchtet werden. Einzelne Pflanzengattungen (Cacteen, Steppengräser) gedeihen in sehr dürren Landschaften; manche Orchideen bedürfen sehr großer Feuchtigkeit; andere Gewächse sind geradezu auf Sumpfboden angewiesen (Reis); wieder andere auf die feuchte Salzluft der Küstensäume (Kokos- und Oelpalme); das Gedeihen des Waldes verlangt eine ansehnliche Regenmenge.

Die Pflanzen sind nicht absolut an ihre natürlichen Standorte gebunden. Sie wechseln und bewegen sich; oft aus unbekannten Ursachen; oft werden sie planmäßig in anderen Gegenden angebaut. Finden sie in den neuen Standorten angemessenen Boden und zusagendes Klima, so akklimatisiren sie sich. Finden sie das Gegentheil, so verkümmern sie. Flußläufe, Wind, Meeresströmungen, Eisbewegungen, Thiere, Handelswaaren, Schiffe und Menschen sind es, welche die Pflanzen in andere Gegenden bringen und letzteren dadurch einen unveränderten Vegetationscharakter verleihen.

Der gegenseitige Austausch der Pflanzen geht ununterbrochen fort. Die

meisten und wichtigsten Nahrungspflanzen namentlich sind in hohem Grade akklimationsfähig. Insbesondere unsere Getreidearten und der Weinstock.

Allerdings können die Pflanzen aus kälteren Gegenden viel weiter nach wärmeren Regionen hin verpflanzt werden, als umgekehrt. Die künstliche Verbreitung ächt tropischer Pflanzen nach kälteren Gegenden hin ist sehr schwierig.

Demnach ist es auch sehr natürlich, daß die Verbreitungsbezirke der Pflanzen nach den Längegraden gewöhnlich viel größer sind, als nach den Breiten. Manche Pflanzen bilden einen Gürtel um den ganzen Erdball.

Viele von unseren mitteleuropäischen Pflanzen sind erst in geschichtlicher Zeit zu uns gekommen, oft durch unbeabsichtigte Einschleppung. So ist z. B. unsere Spitzklette mit der Wolle aus Ungarn gekommen; den Zigeunern folgte auf ihren Wanderungen überall der Stechapfel. Das sogenannte Besenkorn kam zufällig aus Indien nach Nordamerika und vermehrte sich dort rasch; seither verfertigt man aus den langen Samenstengeln Besen, welche sogar Ausfuhrartikel geworden sind.

Unter den Phanerogamen ist keine einzige kosmopolitisch, keine fähig, alle Extreme der Hitze und Kälte zu ertragen. Das kann nur der Mensch — und auch er nur als Einzelner, nicht als Race oder Volk.

Nahrungs-, Industrie- und Zierpflanzen sind fast sämmtlich mit Plan und Absicht aus einer Gegend in die andere verpflanzt worden. Durch die unseren Ländern ursprünglich angehörenden Pflanzen könnte sich kaum $^1/_4$ unserer Bevölkerung erhalten. Mit Ausnahme der Gerste und des Hafers haben wir unsere Getreidearten, mit Ausnahme des Apfels und der Birne unsere Obstarten aus Asien erhalten. Mais, Kartoffeln und Tabak aus Amerika, Anderes wieder aus anderen Ländern. Sie pflanzen sich nur fort durch Anbau und sorgfältige Aufsicht und dürfen sich nicht selbst überlassen bleiben.

Die verschiedenen Pflanzengattungen werden von der Handelsgeographie nicht nach botanischen, sondern nach wirthschaftlichen Gesichtspunkten in Gruppen gebracht. In dieser Hinsicht unterscheidet man: Pflanzen, die als Genußmittel dienen, solche, welche Oele und Fette, auch Harze liefern, Pflanzen mit Werk- und Farbholz, Faser- und Gespinnstpflanzen, Arzneipflanzen.

Unter den Nahrungspflanzen sind die Getreidearten am sorgfältigsten vom Menschen über die Erde verbreitet worden; an ihren Anbau knüpft sich auch alle höhere Cultur. Jedes große geographische Gebiet hat auch seine eigenthümliche Nahrungspflanze: Europa als einheimisch den Hafer, Vorderasien Gerste und Weizen, Südasien Reis und Hirse, Hochasien den Buchweizen, China das Sorghum, Afrika die Durrha, Amerika den Mais. Unter den eßbaren Knollengewächsen hat die Kartoffel sich als höchst kosmopolitisch gezeigt. Andere Knollengewächse bilden in heißen Zonen ungemein leicht zu beschaffende Nahrung für rohe Völker (Yamswurzeln). Die Obstsorten sind aus Asien nach allen Ländern der gemäßigten Zone verpflanzt worden; die sogenannten Südfrüchte bilden für die Gestadeländer des Mittelmeeres außerordentlich wichtige Ausfuhrgegenstände. Die tropischen Länder haben in dem Brodfruchtbaume, in der Banane, in der Sago- und Cocospalme außerordentlich ergiebige Spender von Nahrungsstoffen. Unter jenen Pflanzen, welche Getränke liefern, zeichnet sich die Weinrebe durch ihre merkwürdige Empfindlichkeit für die Einflüsse des Standortes aus, indem alle Gegenden, wo überhaupt Wein wächst, ihre besonderen Sorten erzeugen. Auch andere Getränkepflanzen sind mit ähnlicher Sorgfalt verbreitet worden, wie der in Abessynien heimische

Kaffee, der heutzutage einen ganzen Gürtel von Produktionsländern rund um den Erdball gefunden hat. Weniger ist dies beim Thee der Fall. Genußpflanzen, welche ganzen Gegenden zu Haupterwerbszweigen verhelfen, sind die Gewürze, das Zuckerrohr, der Tabak.

An Farbpflanzen haben ebenfalls die meisten Gegenden ihre eigenthümlichen Arten: Ostasien, das tropische Amerika u. a. den Indigo; Südamerika, West- und Ostindien eine Reihe anderer Farbhölzer, die in ganzen Schiffsladungen in den Welthandel kommen.

Nutz- und Werkholz bildet für manche Länder einen der belangreichsten Ausfuhrartikel; so namentlich für einige nordische Länder (Skandinavien, die baltischen Länder, britisch Nordamerika); die feinsten Werthölzer aber liefert das tropische Amerika.

Die Faser- und Gespinnstpflanzen sind an Zahl ungemein groß, haben eine sehr weite Verbreitungssphäre, dienen aber auch einem riesigen Bedarf. Was die Großartigkeit des Verkehrs betrifft, ist die Baumwolle der wichtigste Handelsartikel. Ihre Heimat hat sie innerhalb der Wendekreise; sie verlangt trockenen und sandhaltigen Boden und gedeiht besonders in der Seeluft.

Das Thierreich und seine Produkte. Viele jener Bedingungen, welche das Pflanzenleben beeinflussen, sind auch für die Thiere wichtig: Klima, Feuchtigkeit, Boden, Wärme ꝛc. Vor Allem ist die Verbreitung der Thiergattungen vom Vorhandensein der ihnen dienenden Nahrung abhängig. Manche Thiere sind sehr kosmopolitisch; andere auf bestimmte Gegenden angewiesen. Am mannigfaltigsten ist die Thierwelt in den Tropengegenden, am einförmigsten in den Polarländern. Häufig werden Thiere durch den Menschen übergesiedelt und akklimatisirt, und die Versuche in dieser Richtung werden immer ausgedehnter. So hat man jetzt nach Australien Hirsche und Rehe, Singvögel, Lachse, selbst Sperlinge verpflanzt. Wie rasch unsere europäischen Hausthiere in Amerika heimisch geworden sind, ist bekannt. Rindvieh, Pferd, Hund, Schaf und Ziege sind kosmopolitisch geworden. Andere Thiere dagegen verschwinden. So namentlich aus Ackerbaugegenden die meisten Thiere des Waldes. Die Pelzthiere werden wegen der lebhaften Nachstellungen selbst in Nordamerika und Sibirien seltener.

Die Produkte, welche das Thierreich dem Welthandel liefert, sind von unberechenbarem Werthe. Der Austausch von Fleisch, Fett, Häuten, Pelzen, Haaren, Federn, Zähnen ꝛc. reicht über die ganze Erde. Selbstverständlich sind die haltbarsten unter den thierischen Produkten auch diejenigen, welche am weitesten transportirt werden.

Die Produkte des Rindviehs kommen heutzutage namentlich aus Südamerika (Rindshäute, gesalzenes und geräuchertes Fleisch, Fleischextract ꝛc.). Mit Ausnahme Rußlands liefert kein europäisches Land seinen eigenen Bedarf an Häuten. Die Wollproduktion hat sich aus Europa, wo Spanien zurückgegangen und Deutschland jetzt in erster Linie steht, nach außereuropäischen Ländern (Australien, La Plata-Staaten, Südafrika, Neuseeland) verbreitet. Pelze, welche Gegenstand eines besonderen Handels geworden sind, kommen aus den Waldgegenden und kalten Steppen im Norden von Asien und Amerika; viele auch von den Küsten Patagoniens. Hauptplätze des Pelzhandels sind Leipzig und London. Elfenbein exportirt hauptsächlich Südafrika (Sansibar); von Federn sind Straußenfedern aus Afrika und Eiderdunen aus Norwegen, Island ꝛc. als Handelsartikel nennenswerth, von sonstigen Produkten der Vögel

der Guano aus Peru. Unter den Insekten sind von besonderer Bedeutung für wirthschaftliche Zwecke nur die Seidenraupe, die Honigbiene und die Cochenille.

Die Produkte der Thierwelt des Wassers finden zwar keine so mannigfache Verwendung, als jene der Landthiere, zeichnen sich aber durch große Massenhaftigkeit aus. Auch sind die Fische viel kosmopolitischer, als die Landsäugethiere und Vögel. Der sogenannte große Fischfang im Ocean erstreckt sich über alle Meere und ist für den Handel nicht allein wegen seiner eigenen Produkte, sondern auch als Hauptschule zur Heranbildung' guter Seeleute wichtig. Die auf das Vorkommen mancher Fischgattungen an gewissen Plätzen der Meere gegründeten Unternehmungen hängen indessen oft von unberechenbaren Launen der Natur ab. So weiß man z. B., daß die Walfischregionen sich verschieben; und die amerikanischen Walfänger, welche anfangs im atlantischen Ocean jagten, waren bald genöthigt, die Magellansstraße und das Kap, dann Neuholland und Neuseeland, später die Behringsstraße aufzusuchen. Der Walfang ist namentlich für den stillen Ocean von großer Wichtigkeit, dessen Inseln durch die Schiffe der Walfischfänger europäische Sitten, aber leider auch europäische Laster und Krankheiten erhielten. Heutzutage stellt Nordamerika die meisten Walfischfahrer; doch wird voraussichtlich dieses Gewerbe sich nie mehr zu seiner früheren Höhe erheben. Heutzutage ist der Stockfischfang des nordatlantischen Oceans wichtiger als der Walfischfang. Die Hauptplätze des Stockfischfanges sind an der nordamerikanischen Ostküste, bei Neufundland, Cap Breton, Neuschottland, Labrador und diesseits an der norwegischen Küste.

Der Häring bietet ebenfalls zu reichlicher Fischerei, namentlich an den schottischen Küsten, Veranlassung. Engländer, Schotten, Holländer und Deutsche betheiligen sich am Fang. Die Korallenfischerei ist im mittelländischen Meere, die Perlenfischerei im rothen und persischen Meere, an den indischen Küsten, bei Ceylon, den Sulu- und Pomotu-Inseln, im californischen Meerbusen u. a. heimisch.

Die Völker. Die menschlichen Bewohner der Erde sind von der Natur durch unterscheidende Merkmale (Hautfarbe, Schädelbildung) in wenige große Racen geschieden. Dieselben weisen sehr verschiedene politische und wirthschaftliche Begabung auf. Auf tiefster Stufe steht die letztere bei der indianischen Race Nord- und Südamerika's, höher schon bei der malayischen Bevölkerung der ostasiatischen Inselwelt und bei den Mongolen Ostasiens; am höchsten bei der kaukasischen Race (hauptsächlich in Europa).

Innerhalb der einzelnen Racen haben sich, geschieden durch Sprache, Abstammung, Wohnsitze, Sitten, Rechtsbildung und wirthschaftliche Interessen, die einzelnen Völker gebildet, welche ebenfalls in ihrer wirthschaflichen Entwickelung sehr verschiedene Stufen erreicht haben. Einzelne Volksstämme stehen heutzutage noch auf der tiefen Stufe der Jäger- und Fischerhorden: so namentlich einzelne Indianerstämme, Eskimos u. s. f. Andere sind wenigstens nicht über das Nomadenthum hinausgekommen, wie die Mongolen Nordasiens. Die Ackerbauvölker haben dagegen allenthalben auch schon industrielle Gewerbe bei sich eingeführt. Innerhalb der Industrievölker ist eine internationale Arbeitstheilung in der Weise eingetreten, daß einzelne derselben vorzugsweise die maschinenmäßige Großindustrie (England, Nordamerika), andere die Kunstindustrie (Frankreich) cultiviren. Einzelne Völker haben Rohproduktion, Industrie und Handel harmonisch entwickelt (Frankreich, Nordamerika, Deutsch-

land); bei anderen tritt die Rohproduktion schon sehr zurück und dagegen die Industrie und der Handel in den Vordergrund. Jene Nationen, welche ausschließlich auf den Handel sich verlegen, wie die Juden und Armenier, sind kosmopolitisch geworden; sie haben ihre nationalen Grundlagen, die Einheit der Sprache, der Wohnsitze, des Rechts, der localen Wirthschaftsinteressen verloren.

Ihren wirthschaftlichen Charakter erhält die Nation theils durch ihre ursprüngliche Heimat, theils durch manche Zufälligkeiten ihrer Geschichte. Die bestimmte Natur jedes Theils der Erde weiß nothwendig einen äußerst gleichmäßigen und gleichmachenden Einfluß auf seine Bewohner auszuüben und zwar auf deren körperliche Entwickelung sowohl als auf ihr wirthschaftliches und geistig-sittliches Leben. Eine Nation, welche seit Jahrtausenden in waldloser Steppenlandschaft haust, muß in Allem und Jedem anders geartet werden, als eine solche, die in Gebirgsthälern und zwischen Wäldern sich entwickelte; die Insel- und Küstenvölker mußten durch die beständige Berührung mit dem Meere nothwendig andere Arbeiten, andere Sitten und Anschauungen zugetheilt erhalten, als die Völker des Binnenlands. So schafft die Natur ihres Wohnsitzes der Völkerfamilien eine ganze Reihe von charakteristischen Eigenthümlichkeiten. Muth, Unternehmungslust, Vorsicht, Erfindungsgabe, Vielseitigkeit, Ausdauer, Beweglichkeit, Wanderlust oder Seßhaftigkeit, Bewußtsein der Zusammengehörigkeit oder isolirte Selbstständigkeit, beschauliche Speculation, kriegerische Eroberungslust oder künstlerischer Geschmack: das sind lauter Eigenschaften, welche für das wirthschaftliche Leben von höchster Bedeutung sind, welche aber zweifellos den Völkern zum größten Theile durch die Natur ihrer Wohnsitze anerzogen werden.

Diese Natur wirkt auf die Wirthschaftsthätigkeit der Völker nicht allein unmittelbar, indem sie denselben diese oder jene Art von Arbeitsthätigkeit zuweist; sie wirkt auch in mancher Hinsicht mittelbar auf die Cultur. So gibt namentlich die größere oder geringere Fruchtbarkeit des Bodens Veranlassung zu größerer oder geringerer Volksdichtigkeit mit all' ihren Folgen.

Die nationale Sitte äußert sich in der Art und Weise, wie sich das Volk in den wichtigsten Lebensverhältnissen benimmt. Auch sie wird dem Volke vielfach durch die Natur seines Wohnsitzes unmerklich aufgenöthigt; doch wirkt die Civilisation ausgleichend auf sie. Sie äußert sich im Arbeitsleben, wie im Genußleben des Volkes. Die nationalen Verschiedenheiten der Consumtion sind für den internationalen Handel von größter Wichtigkeit; denn sie bestimmen die Absatzgebiete.

Die wichtigste Eigenthümlichkeit einer Nation ist ihre Sprache. Die Verschiedenheiten der Sprachen scheiden die Nationen und beeinträchtigen den Verkehr derselben. Wo mehrere Nationen mit verschiedenen Sprachen verkehren, bildet sich nicht selten eine Sprache zur gemeinsamen Handelssprache aus. So ist das Italienische in der Osthälfte des mittelländischen Meers, das Französische in den Häfen der westlicheren Theile, das Deutsche an den Ostseeküsten, das Arabische an den westlichen Gestadeländern des indischen Oceans und an der Küste von Ostafrika herrschende Handelssprache. Die spanische Sprache herrscht im ehemaligen spanischen Colonialbesitz vom nördlichen Mexiko längs der ganzen Westküste Amerika's bis nach Chile und Patagonien, sowie auf den Philippinen und theilweise in Westindien; die portugiesische in Brasilien und in den portugiesischen Colonieen, die holländische im ostasiatischen Archipel. Von allen Sprachen der Welt aber beherrscht die Eng-

lische das größte Gebiet. Es erklärt sich das leicht aus der Größe des britischen Colonialbesitzes und der britischen Seemacht, sowie aus dem Umstande, daß auch diejenige Nation, welche nächst Großbritannien den großartigsten Seeverkehr hat, nämlich die Nordamerikaner, das Englische als Muttersprache reden und daß dasselbe überdieß wegen sprachlicher Verwandtschaft und geographischer Nähe auch in den deutschen, niederländischen und norwegischen Seeplätzen allgemein gekannt ist. Das Bedürfniß des Handels frägt freilich nicht nach dem Wohllaut der Sprache; deßhalb hat die Nothwendigkeit, sich für das Handelsbedürfniß leicht in eine fremde Sprache einzuleben, manche Sprachverschlechterung herbeigeführt. So konnte sich in den chinesischen Häfen das sog. Pitschen-Englisch ausbilden, eine Art Geschäftssprache aus dem Englischen aber für chinesische Zungen zurecht gelegt. Für alle jene Geschäfte aber, welche in fremden Ländern ohne vorherige Erlernung der fremden Sprachen ausgeübt werden müssen, ist die Einrichtung der Dolmetscher, die sich in allen Seehandelsplätzen finden, nothwendig.

Handelsplätze; Städte. In den früheren Zeiten der Geschichte entstanden Städte meistens an solchen Plätzen, welche sich durch ihre Sicherheit gegen feindliche Angriffe auszeichneten, oder aus Residenzen geistlicher und weltlicher Fürsten, aus berühmten Wallfahrtsorten, auch bei Fundorten werthvoller Naturprodukte. Mancherlei Zufälligkeiten wirkten dabei mit. Im weiteren Verlauf der Geschichte zeigte sich aber, daß die commerzielle Lage der Plätze eine immer wichtigere Rolle spielte. Die für den Verkehr mehr oder weniger günstige Lage eines Platzes wurde entscheidend dafür, ob der Platz zu einer Stadt heranwachsen und als solche sich vergrößern konnte. In großen Ebenen machte das Verkehrsbedürfniß den Mittelpunkt der Ebenen gerne zum Knotenpunkt der Straßen. Auch wo die wichtigsten Unterschiede der Bodengestaltung, wo das ebene Land, die Gebirge und Gewässer zusammenstoßen, erzeugt sich stets eine höhere Friction des Verkehrs, schon aus dem Grunde, weil die Transportmittel gewechselt werden müssen.

An den Strömen werden die Ufer in der Regel commerciell nach der Mündung zu immer werthvoller. Zur Hauptstadt eines Stromgebiets eignet sich besonders der Platz, wo See- und Flußschifffahrt sich begegnen und daher umgeladen werden muß. (Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Nantes, Bordeaux, Glasgow, Cork, Bristol, London, Calcutta, Rangun, Bangkok, Nanking, Quebeck, Philadelphia, Neu-Orleans.)

Weniger bedeutungsvoll ist der Einfluß des oberen Endes der Schiffbarkeit eines Flusses für die Entstehung der Städte. Nur wenige nennenswerthe Städte liegen an solchem Punkte. (Bamberg am Main, Heilbronn am Neckar, Ulm an der Donau.)

Strombiegungen erscheinen häufig als Städtegründer (z. B. bei Ofen-Pesth, Basel, Magdeburg, Regensburg, Toulouse, Lyon, Kasan an der Wolga, Jekaterinoslav am Dniepr); seltener jene Punkte, wo ein Strom in mehrere Arme gabelt (Kairo) oder wo Nebenflüsse einmünden (Mannheim, Mainz, Koblenz, St. Louis).

Am Meere wird die Entstehung der Städte zunächst durch das Vorhandensein eines guten Hafens beeinflußt, und zwar um so energischer, je geringer die Zahl guter Häfen ist, die eine Küste besitzt. Kopenhagen, Lissabon, San Francisko, Marseille, Alexandria sind solche Hafenstädte. Auf Inseln fällt das Städteleben der Küste zu. (Irland, Sardinien, Seeland Sicilien 2c.) Meerbusen wirken wie Strombiegungen; sie ziehen das städtische Leben vor-

zugsweise in ihren innersten Winkel. (Archangel, Odessa, Petersburg, Riga, Kiel, Christiania, Liverpool, Edinburgh, Genua, Neapel, Tarent, Venedig, Triest, Korinth, Smyrna, Suez, Balsora, Calcutta, Canton, Yeddo, insbesondere Hamburg und London.) Meerengen mit guten Häfen müssen wegen ihrer commerciellen Wichtigkeit ähnlich wirken. (So bei Constantinopel, Messina, Cadix.)

Verkehrshindernisse nehmen gleichfalls Einfluß auf die Städtebildung. So entstanden Städte namentlich an den Umgehungspunkten der Gebirge (Wien und Lyon für die Alpen) und an den Endpunkten der wichtigsten Durchbruchslinien (Lyon — Turin, Augsburg — Mailand, München — Verona, Wien — Venedig für die Alpen, Kabul — Balch für den Hindukusch u. s. f.)

Die bedeutendsten Veränderungen im Wachsthum der Städte sind in neuerer Zeit durch die Eisenbahnen verursacht worden. Anfänglich entstanden durch die Eisenbahnen keine neuen Verkehrsknotenpunkte, sondern man suchte die Kreuzungen von Bahnlinien an alte Verkehrsknotenpunkte, in die bisherigen Hauptstädte zu verlegen. So wurde manche Residenz, die früher keine günstige Verkehrslage hatte, durch Zusammentreffen mehrerer Bahnen in eine solche versetzt. Mit der weiteren Verdichtung der Eisenbahnnetze mußten neue Knotenpunkte entstehen, vormals unbedeutende Orte plötzlich an Bedeutung gewinnen.

Neben eigentlich wirthschaftlichen Beweggründen wirken auf die Entstehung, das Aufblühen und Verkommen von Handelsplätzen auch mancherlei historische Zufälligkeiten. Die besondere Gunst einzelner Herrscher, politische oder religiöse Ausnahmstellungen begünstigten ein oder den anderen Platz; Zufälle ließen ihn von kriegerischen Drangsalen verschont bleiben und seine Capitalbildung ungehindert fortwirken, während seine Concurrenten vielleicht schwer zu leiden hatten. Andere, für den Verkehr manchmal ganz günstig gelegene Plätze litten durch Plünderungen, Krankheiten u. s. f., so daß sie in ihrer Entwickelung zurückblieben.

In jedem Lande, welches mehrere Perioden der Geschichte des Verkehrs durchlebt hat, schuf jede dieser Perioden ihre eigenen Handels- und Industrieplätze, ihre Produktions- und Consumtionsmittelpunkte, ihre Land- und Wasserwege. War dann die Periode vorüber und begann eine neue — vielleicht nach längerer oder kürzerer volkswirthschaftlicher Unthätigkeit —, so nahm die neue Verkehrsperiode vielleicht den größten Theil der älteren Verkehrswege und Handelsplätze wieder auf, vielleicht blos einen kleineren Theil, vielleicht aber gestaltete sie ganz neue Beziehungen und nahm nur einen oder den anderen Weg und Knotenpunkt aus der früheren Epoche herüber. In den meisten Fällen nehmen die commerciellen Factoren vergangener Perioden immer noch einigen Einfluß auf die nachfolgenden. Ist auch die zweite Verkehrsepoche vorüber, so kann eine dritte folgen, welche in ihren Wegen und Plätzen vielleicht abermals selbstständig gestaltend auftritt, oder sich bald mehr an die jüngstvergangene, bald weiter zurückgreifend an die ältere Periode sich anschließt.

Abgeschlossen und geschaffen werden diese Perioden theils durch politische Ereignisse, theils durch große Aenderungen in der geographischen Gestaltung wichtiger Produktionszweige, zumeist aber durch Verbesserungen in der Technik des Verkehrs. Aenderungen letzterer Art sind es, welche ganz besonders umgestaltende Kraft haben.

Manche Verkehrswege und Plätze beweisen in diesem Wechsel der geschichtlichen Vorkommnisse eine gewisse Unverwüstlichkeit. Sie dauern und blühen

durch alle Epochen fort oder sie leben, wenn sie auch eine Zeit lang darnieder gelegen, wieder auf wie das alte Alexandria. Andere, die aus dem klassischen Alterthume ihre Bedeutung in's Mittelalter herüber gerettet und durch dasselbe bewahrt haben, verloren ihren Glanz erst durch die Umgestaltungen der neuesten Zeit. Manchmal bleibt zwar die Richtung des Weges dieselbe; aber die Halt- und Knotenpunkte werden andere; oder die Richtung des Weges wird nur um ein Weniges abgelenkt, was aber doch hinreicht, um einem alten niedergehenden Platze in nächster Nähe einen neuen aufblühenden erwachsen zu lassen, wie es z. B. mit Venedig und Triest der Fall.

Immer aber kann die Gestaltung der modernsten Verkehrsfäden nur dann richtig verstanden und beurtheilt werden, wenn man berücksichtigt, wie stark der Einfluß wirkt, den die alten Wege und die alten Plätze nehmen.

Welthandelswege dürfen jene großen Linien des völkerverbindenden Verkehrs genannt werden, welche entweder Welttheile unter einander in Verbindung setzen oder die Vermittelung bilden zwischen solchen Meeren, in denen die großen Fahrstraßen von Welttheil zu Welttheil sich finden.

Derartige Wege haben in der Regel zu ihren Anfangs- und Endpunkten nicht blos einzelne Städte, sondern ganze Länder, ganze Verkehrsgebiete.

Welthandelsstraßen der ersteren Art, intercontinentale Straßen sind theils Land-, theils Wasserwege. Die wichtigsten derselben sind die europäisch-asiatischen, und zwar:

1. Von Nordeuropa (London, Hamburg, niederländische und belgische Seeplätze) über Berlin und Moskau nach Nordasien. Zuerst Eisenbahnen, später Karawanenwege.

2. Von Nordeuropa durch Deutschland und Oesterreich über das schwarze Meer oder Konstantinopel nach Vorder- und Mittelasien. Zuerst Eisenbahnen und Flußschifffahrt; sodann Seeschifffahrt, weiterhin mit geringen Unterbrechungen Karawanenwege. Die nördlichere dieser Richtungen führt die Donau abwärts über das schwarze Meer und die Poti-Tiflis-Bahn nach Persien, die südlichere erwartet noch ihre Vollendung mittels des türkischen Eisenbahnnetzes, um über Konstantinopel und Skutari die kleinasiatischen Karawanenstraßen zu erreichen.

3. Von Mitteleuropa (Havre, Paris, Bordeaux) durch Deutschland und Rußland nach Nordasien über Moskau.

4. Von Mitteleuropa auf dem Landwege durch Deutschland, Oesterreich, Donauabwärts zum schwarzen Meere und nach Vorder- und Mittelasien.

5. Von Nordeuropa durch Deutschland und Oesterreich (Triest) auf dem mittelländischen Meere nach Alexandria und Suez.

6. Von Nord-, West- und Mitteleuropa durch Frankreich über Marseille oder durch Deutschland und Italien über Brindisi in die Levante (Konstantinopel, Smyrna, Beyrut, Alexandria.

7. Die aus Europa nach Westafrika (vorzugsweise über Marseille) führenden intercontinentalen Routen sind von weit geringerer Bedeutung.

8. Hochwichtig dagegen die Route von Suez nach Süd- und Ostasien durch das rothe Meer und über Point de Galle nach Calcutta, China, Japan, dem asiatischen Archipelagus und Australien.

Die zweite Art von Welthandelsstraßen sind die interoceanischen, welche, einen Welttheil durchziehend, mehrere wichtige Meere verbinden. Hierher gehört:

9. Die kurze Strecke von Alexandria nach Suez per Bahn oder von

Port Said nach Suez (Canal), zur Verbindung des Mittelmeeres mit dem rothen Meere und indischen Ocean.

10. Die Verbindungswege vom mittelländischen Meere zum persischen Golfe, und zwar entweder über Beyrut und Damaskus nach Bagdad oder eben dahin von Skutari aus, beide Routen zuerst Karawanenwege, späterhin auf dem Schat-el-Arab Flußschifffahrt.

11. Die große chinesisch-russische Landroute von Tientsin am chinesischen Gestade des stillen Oceans durch China, die Mongolei und Sibirien nach dem europäischen Rußland. Sie ist der größte Landweg der Erde, ihre Endpunkte die Bai von Petschili im Osten, die Newa bei Petersburg im Westen.

12. Die nordamerikanischen Eisenbahnen von der Ostküste bei New-York, Boston und Baltimore beginnend bis zum Missouri, und fernerhin die Pacificbahnen zur Verbindung des atlantischen mit dem stillen Ocean.

13. Die wichtigsten centralamerikanischen Wege über die Landenge, namentlich der Isthmus von Panama und jener von Tehuantepek.

Eine dritte Gruppe von Welthandelsstraßen endlich sind die ausschließlich oceanischen. So

14. die große atlantische Fahrbahn zwischen den europäischen Seestädten (London, Liverpool, Southampton, Hamburg, Bremen, Antwerpen, Amsterdam, Havre, Bordeaux ꝛc.) einerseits, Nord-, Mittel- und Südamerika andererseits.

15. Die amerikanisch-ostasiatischen Routen durch den stillen Ocean und die Routen von Nord- und Südamerika, wie von Centralamerika nach Neuseeland und dem australischen Continente.

16. Die Linien von den australischen Seeplätzen nach Singapore und Point de Galle auf Ceylon; endlich

17. Die europäisch-südafrikanische Route nach dem Cap und von da durch den indischen Ocean nach Ostindien.

II. Besonderer Theil.

Europa.

Unter allen Theilen der Welt ist das kleine Europa politisch und wirthschaftlich der wichtigste. Sein gemäßigtes Klima, seine Ausstattung mit natürlichen Schätzen haben seinen Bewohnern den Kampf um das Dasein gerade so schwer gemacht, als es für eine möglichst intensive Wirthschaftsthätigkeit nöthig ist. Es zeigt sich aber auch, wie die Lage des Welttheils zwischen zwei großen anderen Welttheilen und in der Nachbarschaft eines dritten, wie seine reiche Gliederung, seine Halbinseln und tief eindringenden Binnenmeere ihn zur Stütze der Cultur bestimmt haben, wie auch seine Oberfläche vortheilhaft ist, seine Gebirge nirgends unübersteigbare Scheidewände zwischen den Völkern bilden, sondern überall hinreichende Pässe für den Verkehr haben, wie das Land überall zur Ansiedelung geeignet und zahlreiche Gewässer Lebensadern ihrer Gebiete sind, wie die Natur alle Produkte der gemäßigten Zonen bietet: Holz in Fülle, Getreide, Südfrüchte, Wein, die meisten nutzbaren Mineralien.

In wirthschaftlicher Beziehung — ohne Rücksicht auf die politische Eintheilung — sind zu unterscheiden:

Nordeuropa, als dessen vorherrschender wirthschaftlicher Charakter Fischfang, Wald- und Weidewirthschaft, Handelszug nach dem Süden zu bezeichnen ist. Nordrußland, Island und Skandinavien gehören hieher.

Osteuropa, treibt vorzugsweise Ackerbau, Wald- und Weidewirthschaft, mit nur vereinzelten Industrieplätzen. Hier bringt der Handelszug Industrieprodukte nach Osten, Rohprodukte nach Westen. Dazu gehören das übrige Rußland, Rumänien, die nördliche Türkei, Oesterreich jenseits der Leitha, Deutschlands nordöstlichste Theile.

Mitteleuropa, charakteristisch durch Ackerbau, Bergbau, hochentwickelte Industrie. Deutschland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Holland und das cisleithanische Oesterreich. Der Handelszug bringt Industrieprodukte zur Ausfuhr, nordwärts durch die Ost- und Nordsee, südwärts über die Alpen und Donauabwärts. Für den Binnenverkehr ist ein ungemein entwickeltes Eisenbahnnetz vorhanden mit großen Centren.

Südeuropa, charakteristisch durch sein milderes Klima, die reichen Naturprodukte ungeachtet geringerer Ausbildung des Arbeitselements. Der Handel ist namentlich wegen der Küstenlage und aus historischen Gründen sehr entwickelt. Die vorherrschende Handelsrichtung führt Rohprodukte nach, Industrieprodukte aus Norden. Spanien, Portugal, Italien, Türkei und Griechenland.

Die britischen Inseln, deren Industrie und Handel am höchsten entwickelt sind und deren Handelszug Rohprodukte von allen Seiten bringt, Industrieprodukte überallhin versendet, stellen sich als besonderes Wirthschaftsgebiet dar.

Das deutsche Reich.

Größe, Bevölkerung, Weltlage. Das deutsche Reich besteht aus 26 durch die Reichsverfassung vereinigten Staaten mit einem Gesammtgebiet von 539797 Quadratkilometern (9818 Quadratmeilen) und einer Bevölkerung von (1875) 42,727360 Seelen. Das Gebiet des deutschen Reiches grenzt im Norden an die Ostsee, Dänemark und die Nordsee, im Westen an die Niederlande, Belgien und Frankreich, im Süden an die Schweiz und an die österreichischen Kronlande, im Osten an Oesterreich-Ungarn und Rußland. Diese Weltlage ist für das politische und wirthschaftliche Leben Deutschlands mit vielen Vortheilen, aber auch mit manchen Nachtheilen verbunden. In politischer Hinsicht muß ein Land, welches nur an wenigen Stellen durch natürliche Grenzen von den Nachbarländern getrennt ist, welches überhaupt schon eine große Zahl von Nachbarvölkern hat, deren jedes seine Geschichte besitzt und mit ansehnlichen Ansprüchen für die Gegenwart und Zukunft auftritt: ein solches Land muß nothwendig in Gefahr sein, häufig in Conflicte zu gerathen; es muß viel Kraft und Geld für seine Wehrhaftigkeit aufwenden. In wirthschaftlicher Hinsicht ist dagegen diese Weltlage entschieden vortheilhaft. Im Herzen des thätigsten und cultivirtesten Welttheils gelegen, müssen nothwendig über Deutschland die Verbindungen der meisten übrigen europäischen Länder führen. Der Norden von Europa verkehrt mit dem Süden, der Westen mit dem Osten auf deutschen Eisenbahnen und Telegraphen, über

deutsche Städte. Von den Nachbarn der Deutschen sind die westlichen sämmtlich hervorragende Industrie- und Handelsvölker, die östlichen dagegen im Stande, eine gewaltige Rohproduktion zu entfalten. Auch dieser Umstand kann offenbar nur günstig auf die deutsche Volkswirthschaft wirken.

Die erwähnte Gesammtbevölkerung des Reiches ist insofern für ein einheitliches Volksleben sehr geeignet, als im deutschen Reiche nur 3 Millionen Nichtdeutsche (Polen, Wenden, Tschechen, Litthauer, Dänen und Franzosen) leben. Die Bevölkerung gehört der überwiegenden Mehrzahl nach zur ländlichen. Zwölf deutsche Städte haben eine Bevölkerung von über 100000 Einw., 21 eine solche von 50000 bis 100000. Die dichteste Bevölkerung drängt sich im mittleren Deutschland (Kön. Sachsen) und in Westdeutschland zusammen; am spärlichsten bevölkert sind die Ostseeländer und Posen. Trotz der starken Auswanderung ist die deutsche Bevölkerung in fortwährender Zunahme begriffen.

Landwirthschaft. Der Boden Deutschlands ist bei der Mannigfaltigkeit seiner Gliederung von sehr verschiedener Fruchtbarkeit. Im Allgemeinen sind Westdeutschland und Süddeutschland die fruchtbareren Theile, während in der norddeutschen Tiefebene neben einzelnen sehr fruchtbaren Landstrichen auch ausgedehnte Sand- und Haideflächen, Moore und Sümpfe sich ausbreiten. Dafür ist der Boden der Ebene leichter zugänglich und verbesserungsfähig. Die Vertheilung des Grundbesitzes zeigt Großgüter im Norden und Osten, Kleinwirthschaft im Süden und Westen. Von der ganzen Bodenfläche sind etwa 48% Aecker und Gärten, 17% Wiesen und Weiden, 25% Wald, über 8% unproduktiv. Am ausgedehntesten sind die unproduktiven Flächen in den Küstenstrichen. Auf dem Ackerboden baut man Halmfrüchte, Futter-, Hackfrüchte, Hülsenfrüchte und Handelspflanzen. Weizen wird überall angebaut, auch ausgeführt. Ausgedehnter noch ist der Anbau des Roggens, namentlich in ganz Preußen; in Württemberg und Baden herrscht Spelz vor. Gerste gewährt der deutschen Landwirthschaft meist sicheren und hohen Ertrag. Hafer wird sehr viel in Preußen, Bayern und Sachsen gebaut, Hirse im Allgemeinen wenig, während der Mais zunimmt. Die Halmfrüchte zusammen beanspruchen über die Hälfte des ganzen Ackerlandes. Demgemäß bildet auch der Getreidehandel in Deutschland einen hochwichtigen Handelszweig. Bis 1866 war hiebei die Ausfuhr überwiegend; seit jener Zeit zeigt sich ein Ueberwiegen der Einfuhr. Im Allgemeinen könnte Deutschland seinen Getreidebedarf bei wenig erhöhter Anstrengung auch jetzt noch selbst produziren.

Unter den Blattgewächsen sind Klee und Luzerne, unter den Wurzelgewächsen die Kartoffeln die wichtigsten. Runkelrüben zur Zuckerfabrikation werden hauptsächlich in den Thälern der Saale, des Rheins und der Oder, ferner in dem lehmigen Boden von preuß. Sachsen, Anhalt und Braunschweig gebaut. Magdeburg ist der Mittelpunkt des Zuckerrübenbaues. Von Handelsgewächsen wird Flachs durch ganz Deutschland angebaut und aus Ostpreußen noch in Masse ausgeführt. Hanf wird nur in größeren Mengen in Baden und der Rheinpfalz gewonnen. Eine hochwichtige Handelspflanze Deutschlands ist der Tabak, besonders in der Rheinpfalz, am Neckar, im Elsaß und in Mittelfranken. Aus der Rheinpfalz werden Deckblätter für Cigarren selbst nach Amerika ausgeführt. Der deutsche Weinbau hat sein Hauptgebiet am Rhein vom Bodensee abwärts bis Siegburg und erstreckt sich aus dem Rheinthale in die Thäler des Wasgau's und des Schwarzwaldes, des Neckar und Main, der Ahr und Mosel; der Mittelpunkt aber ist der sog. Rheingau mit dem Südabhange des Taunus und den ausgezeichneten Lagen

von Rüdesheim, Johannisberg, Hochheim ꝛc. Andere deutsche Weindistricte in Thüringen, Sachsen ꝛc. sind von geringer Bedeutung. Die jährliche Durchschnittsproduktion ist auf 3,800,000 Hectol. geschätzt, wovon auf Elsaß-Lothringen 2¼ Mill. Hectol. treffen. Der Rest vertheilt sich auf Baden, Bayern, Württemberg, Preußen und Hessen. Gartenbau wird am stärksten um Erfurt, Ulm, Bamberg, Nürnberg, Straßburg getrieben; Obstbau durch den größten Theil Deutschlands, vorzüglich aber an der Bergstraße, im Rheingau, in Württemberg, in den Thälern des Main, der Werra, der Elbe u. s. f. Hopfen wird vorzüglich in Bayern (Spalt) gebaut.

Die Viehzucht wird begünstigt durch den Reichthum des Landes an Wiesen und Weiden sowohl in den Gebirgen und Hügellandschaften als auch in den nördlichen Marschlandschaften. Am stärksten ist die Rindviehzucht in den Nordseemarschen, in Mecklenburg und Pommern, in Mittel- und Unterfranken, in den Alpenthälern und in Württemberg. Deutschland exportirt Schlachtvieh, Butter und Käse. Der gesammte Rindviehstand beträgt 15—16 Mill. Stück. Die Pferdezucht hat ihre Hauptsitze in Ostpreußen, Holstein, Mecklenburg, Oldenburg, Hannover. Man zählt etwa 3⅓ Mill. Pferde; ein Theil derselben kommt zum Export. Die Schafzucht (veredelte spanische Racen) mit etwa 25 Mill. Stück ist zuerst in preuß. Sachsen und Schlesien ausgedehnt worden, hat seit 1820 die spanische Wollproduktion weit überflügelt, kämpft aber jetzt gegen starke Concurrenz überseeischer Länder. Schweinezucht ist in Westfalen und Pommern besonders lebhaft. Von sonstigen Nutzthieren noch Ziegen in den ärmeren Gebirgsgegenden; Seidenraupenzucht nur unbedeutend; Bienenzucht (Hannover, Schlesien) ausgedehnter; künstliche Fischzucht zunehmend.

Die gesammten landwirthschaftlichen Zustände haben in den letzten Jahrzehnten bedeutende Fortschritte gemacht; Gesetzgebung und Verwaltung, landwirthschaftliches Vereinsleben und die Wissenschaft arbeiten zusammen an der Beseitigung älterer Hindernisse des Bteriebs, an der Erleichterung neuer Culturen, der Verbesserung der Technik, Einführung neuer Thiergattungen und Nutzpflanzen, besserer Werkzeuge und Maschinen. Hinderlich ist dagegen die starke städtische Concentration der Bevölkerung, die Flucht der Arbeitskräfte aus dem Lande in die Städte, das Umsichgreifen der Bodenspeculation.

Waldungen. Der Reichthum Deutschlands an Wäldern ist gegenüber anderen Ländern sehr ansehnlich. In Nassau, der preuß. Prov. Hessen, in Baden und Bayern sind über 30% des Bodens bewaldet; auch Rheinpreußen, Brandenburg und Westfalen haben starken Waldbestand. Am spärlichsten sind die Waldungen in den Küstenlandschaften geworden. In ganz Deutschland überwiegt das Nadelholz, während in einzelnen Theilen: im Spessart, in der Rhön, in den Rheinlanden, in Kurhessen und Westfalen die Laubhölzer vorwalten. Einzelne kleine und mittlere Staaten beziehen ansehnliche Erträge aus ihren Staatswaldungen. Die Hochwälder vermindern sich allerdings, je mehr die Waldflächen in den Besitz von Privaten übergehen. Die Preise des Holzes sind je nach der Verkehrslage der Waldungen sehr verschieden; während z. B. seinerzeit Föhrenstämme von 300 Kubikfuß aus dem Hauptsmoor bei Bamberg um 500 fl. nach den Niederlanden als Mastbäume verkauft wurden, kosteten in den Hochalpen gleich starke Fichten manchmal blos 1 fl. Vor der Erbauung der Eisenbahnen ging der Holzexport vorzugsweise aus dem badischen Schwarzwald rheinabwärts. Jetzt liefert der Spessart Stämme für den holländischen Schiffbau; der Niederwald mehrerer rheinischer Gebirge Eichen-

lohe, die Alpen, der Schwarzwald, Böhmerwald, Wasgenwald und Thüringerwald, der Oberharz und das Riesengebirge Fichten und Tannen.

Bergbau. Unter Deutschlands Mineralschätzen stehen die Steinkohlen obenan. Deutschland erzeugt mehr Kohlen, als es bedarf. Die wichtigsten Kohlenlager sind das oberschlesische zwischen Königshütte und Zabrze, nach Polen und Mähren sich abzweigend; ferner das niederschlesische am Fuß des Riesengebirgs mit dem wichtigsten Förderort Waldenburg; das Saarbecken in Rheinpreußen und das Ruhrbecken in Westfalen. Ansehnliche Lager sind auch die beiden sächsischen (Zwickau und Plauen), kleinere bei Wettin und Löbejün, bei Minden, Aachen, Ibbenbüren, in Baden und Bayern u. s. f. Von diesen deutschen Kohlenlagern spielen eine Rolle im großen Handel die schlesischen, welche ihre Kohle auch nach Rußland und Oesterreich senden und in sehr mächtigen Flötzen mitten zwischen nutzbaren Erzen liegen; auch das Saarbecken, welches viel Kohle nach Frankreich, dem Elsaß, Süddeutschland sendet, und das Ruhrbecken mit großem Absatz nach den Niederlanden. Die Zwickauer Kohle verkehrt stark in Deutschland. Die deutsche Kohle überhaupt arbeitet daran, den Verbrauch englischer Kohlen zu verdrängen und wird ihr wohl in Zukunft nur mehr die Nordhäfen überlassen. Die Technik der Steinkohlengewinnung ist in Deutschland mehr ausgebildet, als sonst irgendwo; die Produktion jetzt schon in starker Zunahme und einer noch viel großartigeren Ausdehnung fähig (jetzt circa 700 Mill. Ctr.). Von verwandten Bergbauprodukten sind noch die an vielen Plätzen vorhandenen Braunkohlen (preuß. Sachsen), der Graphit aus Niederbayern, Asphalt aus Hannover, Braunschweig &c., Erdöl aus Elsaß-Lothringen, Torflager in vielen Gegenden zu erwähnen.

Eisenerze finden sich in den Industriebezirken an der Ruhr und Saar, wo sie besonders werthvoll sind, weil sich das Eisen in der Nachbarschaft von Kohlen findet; außerdem auch sehr massenhaft im preuß. Regierungsbezirk Oppeln, auch im Nassauischen, in Elsaß-Lothringen, Hannover, Braunschweig, Osnabrück, Oberhessen, Oberpfalz. Die Gesammtproduktion an Eisenerzen beträgt in guten Jahren 90 Mill. Ctr.

Zinkerze (Galmei) finden sich in großartigen Lagern bei Tarnowitz und Beuthen in Oberschlesien, kleinere Lager in Westfalen und Rheinprovinz (Gesammtproduktion 9 Mill. Ctr. 1874); Bleierze (Gesammtproduktion 2 Mill. Ctr.) im Erzgebirge, im Harz (Dorotheenhütte), bei Aachen, Oppeln u. s. f.; Kupfererze (5 Mill. Ctr.) hauptsächlich am Harz (Merseburg); Silber in Sachsen (Freiberg). Die Produktion an Gold, Zinn, Quecksilber ist unbedeutend. Ansehnliche Salzlager finden sich in preuß. Sachsen (Staßfurt), Anhalt, Württemberg (Hall), an der badischen Donau und in Südbayern.

Die bergmännische Technik ist in keinem Lande der Welt so ausgebildet worden, als in Deutschland, dessen Bergleute in allen Gegenden der Erde thätig sind.

Industrie. Die meisten Industriezweige sind in Deutschland derart entwickelt, daß der Bedarf vom Auslande fast oder ganz unabhängig ist. Neben Großbritannien, Frankreich, Belgien und der Schweiz steht Deutschland unter den Industriestaaten der Welt mit in erster Reihe. Die Eisenindustrie hat die bedeutendsten Hüttenwerke in Oberschlesien, in den preußischen Kreisen Bochum, Dortmund, Siegen, Essen und Duisburg, sowie in Elsaß-Lothringen (Diedenhofen, Metz) entstehen lassen. In der Stahlfabrikation steht Deutschland allen Ländern voran (Essen, Bochum); die Fabrikation von Eisen- und

Stahlwaaren blüht am deutschen Niederrhein (Remscheid, Solingen, Hagen, Iserlohn 2c.), die Fabrikation von Nähnadeln, Waffen, Schlosserwaaren 2c. an verschiedenen Plätzen. Der deutsche Maschinenbau hat sich zahlreiche Sitze geschaffen und ungemein rasch seit den letzten Jahrzehnten entwickelt, so daß in der neuesten Zeit manchmal die Ausfuhr an Maschinen stärker ist als die Einfuhr (Borsig in Berlin größtes Etablissement). Die größten chemischen Fabriken sind zu Staßfurth und Leopoldshall, Farbfabriken (Anilin und Alizarin) am Rhein in Höchst, Elberfeld, Offenbach, Mannheim 2c.; Gasindustrie in allen größeren, selbst in mittleren Städten, Thonindustrie in Brandenburg u. a., Porzellanfabrikation in Sachsen und am Thüringerwald. Für Glasindustrie bestehen gegen 300 Etablissements, vorzüglich in Schlesien, Rheinpreußen Oberpfalz; Spiegel in Nürnberg.

Die Textilindustrie Deutschlands hat sich auf Grundlage der starken Flachs- und Wollproduktion zu ansehnlicher Blüthe entfaltet. Wollspinnerei und Tuchfabrikation haben ihren Sitz in der Rheinprovinz (Aachen und Nachbarstädte), in der brandenburgischen Lausitz, in Schlesien und Sachsen und exportiren nach überseeischen Märkten. Die Kammgarnspinnerei hat ihren Hauptsitz im Elsaß, die Strumpfwirkerei in Sachsen und Thüringen, die Teppich- und Shawlweberei in Berlin. Die ehedem viel blühendere Leinenweberei ist als häusliche Nebenbeschäftigung noch im nördlichen Ostdeutschland verbreitet; die Maschinen-Flachsspinnerei in Schlesien, Westfalen (Bielefeld) und Rheinland. Doch wird viel englisches Garn eingeführt. Mittelpunkte der Leinwandfabrikation sind Bielefeld und Zittau. Segeltuch und Seilerwaaren werden in den Seestädten, Zwirnfabrikation in Sachsen und Schlesien getrieben. Die Baumwollspinnerei zählt 5 Mill. Feinspindeln und ist am großartigsten im Elsaß (Mülhausen), in Sachsen (Chemnitz) und in Augsburg entfaltet. Die Baumwollweberei zählt gegen 250000 Stühle und ist am glänzendsten im Oberelsaß entwickelt, von wo sie nach allen Theilen der Welt exportirt; aber auch in der Rheinprovinz, in Westfalen, Sachsen (besonders für Weißwaaren wichtig), im bayerischen Schwaben, Württemberg und dem südlichen Baden. Spitzenklöppelei ist im sächsischen Erzgebirge seit lange hoch entwickelt. Die Seidenindustrie mit dem Hauptsitz in der Rheinprovinz (Elberfeld, Crefeld, Düsseldorf, Barmen) concurrirt in manchen (leichteren) Artikeln erfolgreich mit der französischen. Färberei hat ihre Hauptplätze in Crefeld, Elberfeld, Berlin 2c.; Zeugdruck in Oberelsaß, Berlin, Augsburg u. a.

Von sonstigen renommirten Industrien Deutschlands sind besonders wichtig die Papierfabrikation (Rheinpreußen, Westfalen, Schlesien, Sachsen), die Lederindustrie (Rheinhessen für Leder, Mainz und Pirmasens für Schuhwaaren, Offenbach u. a. für Ledergalanteriewaaren), die Fabrikation von Musikinstrumenten (Leipzig, Dresden 2c.), von wissenschaftlichen Instrumenten (München), der Schiffbau (Hamburg und Bremen), die Gold- und Silberschlägerei und Fabrikation Leonischer Waaren (Nürnberg und Fürth), die Spielwaaren (Sonneberg, Nürnberg) und kurzen Waaren (Nürnberg). Wenn auch nicht zu leugnen ist, daß die deutsche Industrie an Geschmack ihrer Erzeugnisse hinter der französischen, an technischer Vollendung hinter der englischen zurücksteht, daß ihre Devise zwar nicht überall, aber doch in vielen Zweigen das berüchtigte „billig und schlecht“ ist, so findet sich doch hiefür manche Entschuldigung in der Geschichte der industriellen Entwickelung; vielfach ist auch der Weg der Besserung schon mit Energie betreten.

Handel. Das Reich bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze. Ausgeschlossen bleiben die wegen ihrer Lage zur Einschließung in die Zollgrenze nicht geeigneten einzelnen Gebietstheile. Solche Ausschlüsse sind die Freihafen-Gebiete von Hamburg-Altona, Bremen und Bremerhafen, Geestemünde, Brake und ein kleiner Theil von Baden (an der Grenze gegen Schaffhausen) zusammen 389 Quadratkilometer. — Dagegen sind einige nichtdeutsche Gebietstheile von der deutschen Zollgrenze mit eingeschlossen, nämlich das Großherzogthum Luxemburg und die österreichische Gemeinde Jungholz. Die neuere Zollgesetzgebung hat alle Ausfuhr- und Durchfuhrzölle aufgehoben, die Eingangszölle verringert. Die Handelsbilanz ist ungünstig, indem das Reich noch nicht im Stande ist, seine starke Einfuhr an Rohstoffen durch die ausgeführten Fabrikate zu decken. Eine Uebersicht der wichtigsten Handelsartikel ergibt folgende Ein- und Ausfuhrwerthe (in Millionen Mark):

	Einf. 1874:	Ausf. 1874:	Einf. 1876:
1. **Genußmittel**, im Ganzen	1231,2	641,1	1507,4
Getreide	482,4	246,3	577,0
Gegohrene Getränke	66,0	50,3	68,4
Colonialwaaren	215,4	44,1	255,0
Tabak und Cigarren	71,7	28,5	81,6
Sämereien und Früchte	101,1	56,4	126,6
Thiere und thierische Nahrungsmittel	294,6	215,1	398,8
2. **Rohstoffe**, im Ganzen	1362,2	672,0	1338,8
Brennstoffe	80,4	113,7	85,5
Erden, Erze, Steine	72,8	69,6	82,9
Rohe Metalle	113,7	75,3	101,7
Haare, Häute, Leder	215,7	99,9	206,1
Spinnstoffe	608,4	212,4	640,0
Bau- und Nutzholz	271,2	101,1	222,6
3. **Fabrikate**, im Ganzen	625,9	841,8	533,3
Thon- und Glaswaaren	20,5	48,3	19,1
Metalle (Halbfabrikate)	19,6	56,4	11,7
Metallwaaren	38,9	51,9	27,2
Maschinen, Fahrzeuge	88,7	79,2	46,5
Leder, Rauchwaaren	19,6	43,5	21,3
Garne	201,0	71,1	182,0
Seiler-, Weberwaaren, Kleider	183,0	369,3	165,6
Kautschuk- und Wachswaaren	7,4	12,0	8,2
Papier, Pappwaaren	6,7	20,4	6,9
Holz- und Schnitzwaaren	15,8	29,1	18,1
Schmuck- und Kunstwaaren	14,8	38,4	16,1
Manuscripte, Drucksachen	9,9	22,2	10,6
4. **Verschiedene Waaren**, im Ganzen	385,4	171,3	445,3
Dünger, Abfälle	43,8	24,6	63,3
Droguen, Chemikalien	162,5	75,0	192,6
Horn, Fette, Oele	179,1	66,6	189,4
Verschiedenes	—	5,1	—
5. **Münzen** und **Edelmetall**	68,4	106,6	—
Summe	3673,1	2432,8	3824,8

Die wichtigsten Plätze für den auswärtigen Handel Deutschlands sind die Nordsee- und Ostseehandelsstädte: Hamburg, Bremen, Lübeck und Stettin

obenan; im Binnenhandel sind Berlin, Leipzig und Frankfurt a. Main am bedeutendsten.

Verkehrsmittel. Das deutsche Reich enthält über 100000 Kilom. Kunststraßen, durchgehends gut erhalten.

An Eisenbahnen standen Mitte 1877 (mit Ausschluß einiger blos lokaler Pferde- und Industriebahnen) 29399 Kilom. in Betrieb. Auf diesem Bahnnetze bewegen sich jährlich gegen 140000 Courierzüge, etwa 900000 Personenzüge, 900000 Güterzüge, 400000 gemischte und etwa 3—400000 außerfahrplanmäßige Züge bei einer Gesammtausgabe von etwa 360 Mill. Mark und einer Einnahme von etwa 140 Mill. aus dem Personen- und 350 Mill. aus dem Güterverkehr. Ein Blick auf die deutsche Eisenbahnkarte zeigt deutlich den Mangel einer einheitlichen Gestaltung des Bahnnetzes, welcher durch die vormalige politische Zerrissenheit Deutschlands veranlaßt wurde. Die deutschen Eisenbahnen concentriren sich am dichtesten am deutschen Niederrhein um die Knotenpunkte Köln und Düsseldorf, wo die Köln-Mindener und die Bergisch-Märkische Bahn die bedeutendsten Unternehmungen sind. An die niederrheinische Gruppe schließt sich südlich eine oberrheinische Gruppe an, deren wichtigste Bahnen östlich des Rheins die badischen Staatsbahnen, westlich die elsaß-lothringischen Reichseisenbahnen sind. In Süddeutschland gruppirt sich das württembergische Bahnnetz um die Knotenpunkte Stuttgart und Ulm; die bayerischen Staatsbahnen haben München zu ihrem Hauptknotenpunkte gemacht. Die Bahnen Mitteldeutschlands zeigen am wenigsten einheitliche Gestaltung; sie sind am gedrängtesten im Königreich Sachsen, wo Leipzig ein Hauptknotenpunkt. Am regelmäßigsten gestaltet ist die norddeutsche Gruppe mit der Reichshauptstadt als bedeutendem Centrum, von welcher strahlenförmig nach allen Seiten Linien auslaufen.

Für die deutsche Binnenschifffahrt sind Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Donau und Main am bedeutendsten; diese Flüsse werden mit Dampfschiffen befahren. Das deutsche Canalnetz hat nicht diejenige Ausdehnung erhalten, welche den künstlichen Wasserstraßen anderer Länder entspricht. Die gesammten Binnenwasserwege Deutschlands haben eine Länge von etwa 11250 Kilom. Die deutsche Handelsflotte zählte 1876 4745 Schiffe mit 1,084882 Tonnen Gehalt, darunter 319 Dampfer mit 183569 Tonnen. Nach der britischen, nordamerikanischen und norwegischen nimmt die deutsche Handelsflotte den vierten Rang ein. Im Schiffsverkehr laufen jährlich in deutschen Häfen gegen 45000 Schiffe mit 6½ Mill. Tonnen ein; eine entsprechende Anzahl geht aus.

Jährliche Postsendungen: 1300 Mill., darunter Werthsendungen 15866 Mill.

Telegraphennetz: 48881 Kilometer Linien, 13 Millionen Telegramme (1876).

Credit und Banken. 1874 bestanden im deutschen Reiche 195 Banken und andere Creditinstitute auf Actien mit einem Nominalcapital von 2180 und einem eingezahlten Capital von 1700 Mill. Mark. Sparkassen finden sich in großer Zahl; ebenso Vorschuß- und Creditvereine (Volksbanken).

Münz-, Maß- und Gewichtswesen siehe den entsprechenden Abschnitt.

1. Königreich Preußen.

Mit 347508 Quadratkilom. Flächeninhalt und (1875) 25,742404 Einw. ist das Königreich Preußen, größtentheils in der norddeutschen Tiefebene liegend, Ackerbau- und Industriestaat. Die östlichen Landestheile sind ausschließend auf die Bodenproduktion angewiesen; Schlesien, Sachsen, Rheinland und Westfalen stark industriell.

Rohproduktion, Industrie, Handel und Verkehr s. deutsches Reich. Finanzen: Budget 651 Mill.; Staatsschuld 1085 Mill.

Einzelne Provinzen, Industrie- und Handelsplätze:

Provinz Brandenburg, 39898 Quadratkilom. und 3,126411 Einw., fast ganz flach, sehr reich von der Oder, Elbe, Havel, Spree, vielen Landseen und Canälen bewässert, meist Sandboden, auch Sümpfe und nur stellenweise fruchtbares Land (Oderbruch). Getreidebau nicht hinreichend; Industrie und Handel stark entwickelt; dichtes Eisenbahnnetz; daneben lebhafte Schifffahrt.

Berlin, 966858 Einw. (mit den Vororten über 1 Million), Reichshauptstadt und zugleich die bedeutendste Industriestadt und der wichtigste Geldplatz in Deutschland, Knotenpunkt des norddeutschen Eisenbahnnetzes (Eisenbahnen in der Richtung auf Hamburg, Magdeburg, Dessau, Hannover, Dresden, Görlitz, Frankfurt a. O., Königsberg), an der schiffbaren Spree und verschiedenen Canälen, auf welchen jährlich gegen 40000 Flußschiffe ankommen. Starke Industrie: Maschinenbau (Borsig), Eisenbahnbedarf, Weberei und Zeugdruck, Confectionsartikel, Färberei, Shawl- und Teppichweberei, Tabak, Chemikalien, Leder, Lederwaaren, Metall- und Blechwaaren, Lackwaaren, Spiegel, Möbel, Wagen, Porzellan, Kunstblumen, Instrumente, Gold-, Silber- und Broncewaaren u. a. Großartiges Geld- und Wechselgeschäft. Reichsbank und etwa 30 andere Banken, Börse, Versicherungsgesellschaften. Starker Speditions- und Commissionshandel; Hauptmarkt für Getreide, Spiritus und Wolle. — Brandenburg, 28000 Einw., an der Havel; Industrie, Schifffahrt, Fischerei. Charlottenburg, 26000 Einw.; Steingut- und Thonindustrie, Weberei, Zeugdruck. Luckenwalde, 13900 Einw., mit großartigen Tuchfabriken und Wollspinnereien. Neustadt-Eberswalde, 9100 Einw., Eisen- und Stahlwaaren. Potsdam an d. Havel, 45000 Einw., Textilindustrie, Brauereien 2c. Frankfurt an d. Oder, 47200 Einw., Handelsstadt mit drei Messen (Reminiscere, Margaretha und Martini), lebhafter Handelsplatz besonders für den Verkehr mit Rußland und in Landesprodukten. Guben, 23700 Einw., Weberei, Tuchfabriken. Kottbus, 22600 Einw., Tuch- und Tabakfabriken, Brennerei, Spedition. Sorau, 13200 Einw., starke Industrie in Tuch- und Leinwandfabrikation, Färberei und Zeugdruck. Spremberg an der Spree, 10300 Einw., Tuchfabriken, Braunkohle. Sperenberg, Salzwerk.

Provinz Pommern, 30122 Quadratkilom., 1,462290 Einw., durchwegs flach, fruchtbar, reichlich bewässert. Viel Großgrundbesitz; wenig Industrie. Hauptverkehrswege: die Ostsee, die Oder, die Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Stettin, 80900 Einw., Preußens wichtigster Seehafen, nahe der Odermündung. Mehrere Banken, Börse, Versicherungsanstalten, Schifffahrtsschule. Ueber 200 eigene Schiffe. Dampferverbindungen nach den Ostseehäfen 2c.; bedeutende Ostsee- und Oderschifffahrt. Zur See kommen jährlich über 2000 Schiffe; Einfuhren für 150 Mill., Ausfuhren für 90 Mill. Mark (Getreide, Sprit, Zink, Holz). Schiffbau, Maschinenbau, Brauerei, Brennerei, Chemi-

kalien-, Zucker- und Tabakfabrikation; Wollhandel. Fahrzeuge von mehr als 14 Fuß Tiefgang landen in Swinemünde, dem Vorhafen von Stettin, Sitz eines Hauptzollamts, mit Schiffbau, Handel, Fischerei. Anklam an der schiffbaren Peene unweit der Ostsee, treibt Handel, Schifffahrt, Weberei, Schiffbau. Schiffe bis zu 10 Fuß Tiefgang können an die Stadt. 26 eigene Schiffe. Stargard, 20100 Einw., ehedem Hansestadt, Woll-, Vieh- und Leinenmärkte, Wollindustrie. Kolberg, 13000 Einw., an der Persante, unweit der Ostsee, treibt Fischerei, Handel, Schifffahrt, Wollindustrie. Köslin, 14800 Einw., Industrie, Hypothekenbank. Stolpe, 18400 Einw., am gleichnamigen Fluß; Bernsteinindustrie, Lachsfang, Seehandel. Hafen Stolpmünde mit 40 Seeschiffen. Greifswalde, alte Hansestadt, nahe der Mündung des Rick, 18000 Einw.; Fabriken; Schifffahrt und Handel; Export von pommerschem Getreide nach England und Holland. Stralsund, 27800 Einw., mit gutem Hafen, 170 eigenen Seeschiffen, Dampfschifffahrt nach Schweden, ansehnlichem Seehandel und Industrie. Wolgast an der schiffbaren Peene, treibt Schiffbau und Seehandel. 50 eigene Schiffe.

Provinz Posen, 28951 Quadratkilom., $1_{,6}$ Mill. Einw., durchwegs flach, fruchtbar; viel Großgrundbesitz; polnische Landbevölkerung, wenig Handel und Industrie.

Posen, 56400 Einw., an der Warthe, Eisenbahnknotenpunkt, vorwiegend deutsche Provinzialhauptstadt, Centrum von Handel und Industrie, Sitz mehrerer Banken. Der ansehnliche Landesproduktenhandel (Wolle, Holz, Getreide) meist in jüdischen Händen. Fraustadt, 6800 Einw., Getreide- und Viehhandel. Lissa, 10500 Einw., Getreide- und Wollhandel. Bromberg, 277000 Einw., an der Brahe und dem Bromberger Canal, mit starkem Holz- und Getreidehandel.

Provinz Ostpreußen, 36975 Quadratkilom. und 754774 Einw.; flach am Ostseestrande, reichlich bewässert, mäßig fruchtbar, ohne Industrie.

Königsberg, 122500 Einw., am Pregel, unweit von dessen Mündung in das frische Haff. Lebhafte Schifffahrt auf der Ostsee, wie auf dem Pregel aufwärts; Dampferverbindungen nach den wichtigeren Ost- und Nordseehäfen; starker Export von Getreide, Leinsaat, Hülsenfrüchten, Flachs und Hanf, Holz. Auch Speditionsgeschäft nach Rußland. Mehrere Banken; Börse. Ehedem starke Zuckerfabrikation; jetzt noch Spiritus- und Maschinenfabriken; großer Wollmarkt. Pillau am Pillauer Tief, 3400 Einw., Fischerstädtchen mit gutem Seehafen, Vorhafen für Königsberg; Schiffbau. Braunsberg, 10800 Einw., an der Passarge, unweit deren Mündung in's frische Haff, exportirt Getreide, Flachs ꝛc. Memel, 19800 Einw., am kurischen Haff, mit gutem Hafen, exportirt Getreide, Holz, Flachs. 90 eigene Schiffe; die Einfuhr zur See ist für das russische Hinterland bestimmt; Schiffbau. Im Dörfchen Schwarzort bedeutende Bernsteinfischerei. Tilsit, 19800 Einw., lebhafter Handel mit Landesprodukten; Lachsfang. Insterburg, 16400 Einw., wichtiger Eisenbahnknotenpunkt; Zuckerfabrikation, Getreidehandel.

Provinz Westpreußen, 25484 Quadratkilom. und 1,342750 Einw., flach, spärlich bevölkert.

Danzig, 98000 Einw., alte Hansestadt, am Einflusse der Mottlau in die Danziger Weichsel, mit dem holz- und getreidereichen Stromgebiet der Weichsel als Hinterland; Handel auf der Ostsee wie auf der Weichsel; mehrere Banken, Börse, vier namhafte Märkte, Wollmesse; gegen 600 industrielle Etablissements. Getreide ist Hauptexportartikel; dann folgt Holz aus Galizien und Polen nach England; das Ganze noch vor Kurzem viel bedeutender. Der

eigentliche Hafen von Danzig ist Neufahrwasser. Elbing, 33500 Einw., am schiffbaren Elbing, auch mit der Nogat in Verbindung; lebhafte Industrie, Handel, Schiffbau. Thorn, 17700 Einw., an der Weichsel, Bank, starker Handel in Getreide und Holz, Weichselschifffahrt. Dirschau, Eisenbahnknotenpunkt an d. Weichsel, mit berühmter Eisenbahnbrücke.

Provinz Schlesien, 40284 Quadratkilom. und 3,843699 Einw., aus dem Stromgebiet der oberen Oder bestehend; eines der reichsten und thätigsten deutschen Länder; theils flach, theils Hügel- und Gebirgsland. Fleißiger Landbau, Forstproduktion, blühender Bergbau und hochentwickelte Industrie; dichtes Eisenbahnnetz.

Breslau, 239059 Einw., die drittgrößte Stadt Deutschlands, Eisenbahnknotenpunkt an der Oder; Sitz mehrerer Banken; Börse, Messen, Märkte, größter deutscher Wollmarkt; außerdem Handel in Getreide, Oelfrüchten, Kleesaat, Spiritus, Berg- und Hüttenprodukten, Holz; lebhafte Industrie: Maschinenbau, Bier, Möbel, Spiritus, Garn, Zucker u. s. f. Brieg a. d. Oder, 14600 Einw., Porzellan- und Tuchindustrie; lebhafter Handel. Glatz, 12500 Einw., fabrizirt Plüsch, Leinenwaaren. Schweidnitz, 19900 Einw., Woll- und Lederindustrie; Getreide- und Viehhandel. Waldenburg, 7200 Einw., Mittelpunkt des mittelschlesischen Bergbaudistrikts, mit lebhafter Juduſtrie. Beuthen, 19400 Einw., Centrum des oberschlesischen Bergbau- und Industriedistrikts; dabei Königshütte und Laurahütte mit großartigen Etablissements: Hochöfen, Zinkhütten, Kohlengruben, Coakshöfen, Walzwerken, Gießereien u. s. f. Tarnowitz, 7300 Einw., mit Kohlen-, Eisen-, Zink- und Blei-Gruben. Gleiwitz, 14200 Einw., große Eisen- und Zinkhütten. Leobschütz, 10000 Einw., Weberei, Glashütten. Neisse, 20000 Einw., Weberei, chem. Fabriken, Getreide-, Garn-, Woll- und Holzhandel. Oppeln, 12500 Einw., Spedition und Landesproduktenhandel. Ratibor, 17300 Einw., Handel mit Berg- und Landesprodukten. Görlitz, 45400 Einw., Tuchfabrikation, Spinnerei, Leinenhandel. Glogau, 18000 Einw., Tuch, Watte, Rübenzucker, Landkarten. Liegnitz, 31500 Einw., Tuch- und Rübenzuckerfabrik. Sagan, 10500 Einw., Tuch- und Kattunindustrie. Hirschberg, 13000 Einw., Hauptsitz der schlesischen Leinen- und Spitzenindustrie. Grünberg, 12200 Einw., Weinbau, Champagnerfabrikation.

Provinz Sachsen. 25240 Quadrat-Kilom. und 2,168988 Einw. Theilweise flach, theilweise Hügel- und Bergland. Dichte Bevölkerung, sehr fruchtbarer Boden, hochentwickelte Landwirthschaft und Gartencultur; große Waldungen am Harz; reiche Mineralschätze an Salz und Braunkohle, intensive Industriethätigkeit (Zuckerfabrikation, Chemikalien). Als Verkehrswege dienen die Wasseradern der Elbe, Elster, Mulde, Saale, Unstrut und ein dichtgesponnenes Bahnnetz (Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Leipziger, Berlin-Anhaltische, Thüringer Bahn u. s. f.).

Magdeburg, 87900 Einw., an der Elbe, Eisenbahnknotenpunkt, bildet mit den anliegenden Nachbarstädten Buckau, Sudenburg und Neustadt zusammen einen höchst bedeutenden Industrieplatz. Hauptsitz der deutschen Zuckerfabrikation. Auch große Gießereien, Maschinenfabriken, chemische Fabriken u. s. f., ansehnlicher Handel in Landesprodukten und den eigenen Fabrikwaaren; Speditionshandel; mehrere Banken; Elbdampfschifffahrt. Burg, 15300 Einw., Tuchfabriken. Halberstadt, 27800 Einw., Cigarren, Spiritus, Leder, Zucker. Quedlinburg, 17000 Einw., Gartenbau, Maschinen- und Zuckerfabriken, Wollwaaren, starker Viehhandel. Salzwedel, 8200 Einw.,

Weberei. Aschersleben, 16000 Einw., Gartencultur, Braunkohlen. Schönebeck, 11000 Einw., rasch wachsend, mit großartigen Salinen und chemischen Fabriken. Staßfurt, eins der größten europäischen Salzwerke; auch chemische Industrie. Staßfurter Brom das erste der Welt. Die Salzlager sind 1000 Fuß mächtig. Stendal, 12900 Einw., Gerberei, Woll-, Baumwollindustrie. Halle a. d. Saale, 60500 Einw., lebhaft aufblühend, mit uralten Salzwerken. Zucker, Leder, Chemikalien, Tapeten. Buch- und Landesproduktenhandel; Bankverein. In der Nähe Braunkohlen. Das benachbarte Salzmünde, großes Industriedorf. Zeitz, 16500 Einw., Tuch, Maschinen, Gußwaaren, Zucker ꝛc. Erfurt, 48000 Einw., Mittelpunkt der großartigen thüringischen Gartencultur; starker Landesprodukten- und Gemüsehandel. Nordhausen, 23700 Einw., mit großartigen (circa 50) Brennereien. Sömmerda und Suhl, Gewehrfabriken.

Provinz Schleswig-Holstein mit **Lauenburg**. 18287 Quadrat-Kilom. und 1,073926 Einw., zwischen Nord- und Ostsee, im Osten hügelig, westlich große Sandebenen; an der Ostküste mit guten Häfen, an der Nordsee gefährliches Fahrwasser. Schiffbare Flüsse: Elbe und Eider. Dünne, hauptsächlich Landbau und Viehzucht treibende Bevölkerung, geringe Industrie. Lebhafter Ostseehandel.

Altona, 84200 Einw., Freihafen an der Elbe, ein Theil des Handelsgebiets von Hamburg. Ansehnliche Industrie, bedeutende Rhederei (143 eigene Schiffe), Seehandel und Fischerei; mehrere Handelsgesellschaften. Ottensen, 12400 Einw., Vorstadt zu Altona, mit Tabakfabriken. Wandsbeck, 13500 Einw., ebenfalls wie Altona und Hamburg Zollvereinsausschluß; Fabriken. Elmshorn, 5200 Einw., Schiffbau, Schifffahrt, Bierbrauerei, Handel. Blankenese, 3300 Einw., Schiffbau und Schifffahrt. Glückstadt, 5100 Einw., Seehandel, Tabakfabriken, Fischerei. Itzehoe, 9800 Einw., Handelshafen, Viehmärkte, Cichorienfabriken. Meldorf und Heide, Haupthandelsplätze für das Vieh und Getreide der fruchtbaren Dietmarschen. Rendsburg, 11400 Einw., an der Eider, Schifffahrt und starker Speditionshandel. Kiel, 37300 Einw., alte Hansestadt an der Ostsee, jetzt deutscher Kriegshafen, mit großen Marineetablissements, Schiffbau, Fischerei, Getreidehandel, Spedition, Dampferverbindungen nach Ostseehäfen, Bank. Neumünster, 10100 Einw., Tuchfabriken. Eckernförde, 5200 Einw., Schiffbau, Fischerei. Schleswig, 14600 Einw., an der Schlei, Fischerei, Zuckerfabriken. Flensburg, 26,500 Einw., bedeutender Seehandel, Schifffahrt, Industrie. 130 eigene Schiffe; Getreide und Sämereien zur Ausfuhr. Apenrade, 6200 Einw., Handel, Viehzucht. Tondern und Husum, kleinere Häfen auf der Westseite. Tönning, 3000 Einw., Hafenplatz an der Westseite mit bedeutender Viehausfuhr nach England.

Provinz Hannover, 38284 Quadratkilom. und 2,017393 Einw., das ehemalige Königreich. Mit Ausnahme der Harzlandschaften flach, auf großen Strecken öde Haiden und Moore, anderwärts sehr fruchtbar (Marschen), treibt hauptsächlich Landwirthschaft; ausgedehntes Grasland, sehr bedeutende Viehzucht; am Harz Forstbau und Bergbau wichtig; Industrie in Flachs und Hanf, Holzwaaren, Metallwaaren. Dem Verkehre dienen die Nordseeküste, die Elbe, Weser, die hannöver'sche Staatsbahn ꝛc.

Hannover, 127000 Einw., an der Leine, Industrie- und Handelsstadt mit großen Spinnereien, Webereien, Maschinenfabrik, Broncewaaren, Chemikalien, Brauereien, Brennereien, Fleischwaaren. Börse, mehrere Banken und

Versicherungsanstalten. Handel und Spedition. Celle an d. Aller, 18200 Einw., Industrie; Landesproduktenhandel, Spedition. Klausthal, 12800 Einw., berühmte Bergstadt im Harz mit Silbergruben; deßgl. Andreasberg. Goslar, 9800 Einw., am Harz, uraltes Städtchen mit Bergbau und großen Schieferbrüchen. Göttingen, 17000 Einw., Leinenhandel. Hildesheim, 22700 Einw., Brauerei, Gärtnerei, Garn- und Leinenhandel. Emden an der Mündung der Ems, 12900 Einw., wichtiger Ausfuhrhafen Ostfrieslands. Schiffbau; Export von Vieh und Viehprodukten, Fischerei. Leer, 9300 Einw., an d. Ems, Schifffahrt und Handel. Norden, 6100 Einw., lebhafter Hafenplatz. Geestemünde, Freihafen an der Mündung der Geste in die Weser; Schiffbau, zunehmender Handel. Papenburg, 6800 Einw., an Canälen der Ems, Schiffbau und Seehandel. Lüneburg, 17500 Einw., Salzquellen, Spedition, Landesproduktenhandel. Harburg, 17200 Einw., wichtiger Elbhafen mit Fabriken, Schifffahrt, Ausfuhrhandel.

Provinz Westfalen, 20199 Quadratkilom. und 1,905697 Einw., im Norden und Nordwesten flach, im Südosten gebirgig, im Nordosten Hügelland; Landwirthschaft im Flachlande; im Gebirge starker Bergbau und hochentwickelte Industrie. Schifffahrt auf Weser, Ems, Lippe und Ruhr; sehr dichtes Eisenbahnnetz um Witten, Dortmund &c.

Münster, 35500 Einw., Leinwand- und Baumwollindustrie, Stahl- und Eisenwaaren; Handel mit Schinken. Minden, 17000 Einw., an der Weser, Zucker- und Tabakfabr. Bielefeld, 26600 Einw., Hauptsitz der großartigen westfälischen Leinenindustrie mit mehreren großen Bleichen; Gesellschaften für mech. Weberei, Banken, starker Handel mit Garn und Leinen. Herford, 12000 Einw., starke Leinenindustrie, Leinen- und Garnhandel. Dortmund, 57800 Einw., stark aufblühender Industrieplatz; Centrum der westfälischen Kohlen- und Eisenindustrie; Maschinenbau, Gußstahlfabr., Steinkohlenhandel. Bochum, 28400 Einw., stark wachsend; Kohlengruben, Gußstahlfabr. Hattingen, 7000 Einw., Eisenindustrie. Witten, 18100 Einw., große Gußstahlindustrie. Hamm, 18900 Einw., bedeutende Eisen- und Blechwaarenindustrie. Iserlohn, 16900 Einw., alte Industriestadt mit ausgedehnter Fabrikation von Eisenkurzwaaren (Nadeln &c.) und bedeutendem Handel mit denselben. Altena, 7800 Einw., Lüdenscheid, 18600 Einw. und Hagen, 24300 Einw., concurriren mit Iserlohn. Enneperstraße, ein ganzes Thal voll Eisenwerke und Schmieden. Hörde, 12900 Einw., stark zunehmend; großartige Hüttenwerke (Hermannshütte), Kohlen- und Eisengruben, Gußstahlfabriken. Siegen, 12900 Einw., Mittelpunkt eines Bergdistrikts; sehr bedeutende Eisenproduktion (Ausfuhr nach England); auch Blei-, Kupfer- und Silbergruben. Soest, 13100 Einw., Leinenindustrie.

Rheinprovinz, 26975 Quadratkilom. und 3,804381 Einw. Die schönste, reichste und thätigste der preußischen Provinzen, größtentheils Berg- und Hügelland, von Rhein, Sieg, Ruhr, Lippe, Sauer, Saar und Mosel, sämmtlich schiffbar, bewässert. Günstige Bodenverhältnisse, außerordentlich reiche Lager nutzbarer Mineralien, dichte Bevölkerung; einer der thätigsten Industriebezirke der Welt. Dichtes Netz der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen, Rheinischen Bahn.

Köln, 135500 Einw., alte Römerstadt am Rhein, die wichtigste Stadt Westdeutschlands; lebhafte Industrie (Eau de Cologne u. a.); starke Rheinschifffahrt; Eisenbahnknotenpunkt; mehrere Banken, Versicherungsgesellschaften, Börse; auf dem Rhein kommen jährlich über 4 Mill. Ctr. Güter. Bonn, 28100 Einw., am Rhein, Baumwoll- und Seidenindustrie. Mülheim am

Rhein, 17500 Einw., Sammt- und Seidenfabr., Rheinschifffahrt. Düsseldorf, 80800 Einw., Kattundruck, Spinnerei, Eisen- und Messingindustrie, Maschinenbau; Dampfschifffahrt, Rheinhandel; Kunstthätigkeit. Barmen, 86500 Einw., an der Wupper, deren Thal den lebhaftesten Industriebezirk Deutschlands bildet. Lebhafteste Seiden-, Halbseiden- und Baumwollindustrie, Bleicherei, Färberei; Bänder- und Litzenfabr. Elberfeld, 80600 Einw., in unmittelbarer Nachbarschaft von Barmen, mit circa 300 Fabriken, wovon etwa 125 für Webe- und Wirkwaaren; auch gemischte Artikel aus Seide, Wolle, Baumwolle; Posamentier- und Knopfwaaren 2c.; sehr lebhafter Handel. Remscheid, 26100 Einw. und Solingen, 15100 Einw., fabriziren in großem Maßstabe zahllose Eisen- und Stahlwaaren: Messer, Waffen, Werkzeuge, Schlittschuhe, Sporerwaaren u. s. f.; die Solinger Säbelklingen namentlich sind unübertroffen und in der ganzen Welt verbreitet. Essen, 54900 Einw., Centrum großartiger Steinkohlenlager, mit weltberühmter Gußstahlindustrie (Krupp's Etablissement beschäftigt 10000 Arbeiter), hauptsächlich für Kriegs- und Eisenbahnmaterial. Mühlheim a. d. Ruhr, 15300 Einw., Papier-, Tuch- und Baumwollindustrie, Kattundruck, Eisen- und Kohlenwerke. Ruhrort, 9000 Einw., Hauptstapelplatz für Steinkohlen, die von da auf den Rhein verschifft werden. Duisburg, 37400 Einw., am Rhein-Ruhrkanal, Strumpf- und Baumwollindustrie, Chemikalien. Gladbach, 32000 Einw., Centrum der rheinischen Leinenindustrie. Deßgleichen in Viersen, 19700 Einw. Krefeld, 63000 Einw., Centrum der deutschen Seidenindustrie mit über 120 Fabriken; auch andere Industrieen vertreten; gegen 1500 Web- und 1000 Bandstühle. Noch sind Oberhausen (Steinkohlenmarkt), Rheydt (Baumwollindustrie), Neuß (Getreidemarkt) erwähnenswerth. Saarbrücken, 20000 Einw., Kohlen- und Eisengruben, starker Kohlenexport nach Frankreich. Aachen, 79800 Einw., Hauptsitz der deutschen Tuchindustrie; auch Spinnereien, Strumpfwirkerei, Metallwaaren u. a. Tuchfabrikation auch in den Nachbarorten Burtscheid, 9800 Einw., und Eupen, 14900 Einw. Düren, 14500 Einw., fabrizirt Tuch, Wollstoffe u. a. Malmedy, 5700 Einw., Leder. Koblenz, 34200 Einw., treibt starken Weinhandel.

Provinz Hessen-Nassau, 15662 Quadratkilom. und 1,467878 Einw., mit wenigen Ausnahmen Berg- und Hügelland, von Rhein, Main, Weser, Fulda, Werra und Lahn bewässert, großentheils fruchtbar, sehr waldreich; lebhafter Bergbau und Industrie.

Frankfurt am Main, 103100 Einw., mit den Vorstädten Bornheim, Rödelheim und Bockenheim 130167 Einw., ehemals freie Stadt in sehr günstiger Verkehrslage, der wichtigste Geld- und Börsenplatz Westdeutschlands, Sitz großer Bankhäuser, blühend geworden durch seine beiden Messen (Ostern und Michaelis), welche jetzt verfallen; starker Effecten- und Wechselhandel, Transit- und Speditionsgeschäft; Weinhandel; Luxusindustrie; Eisenbahnknotenpunkt. Hanau, 22700 Einw., am Main, blühende Industrie in Gold- und Silberwaaren, Lederwaaren u. s. f.; Handel in Holz und Wein. Kassel, 53000 Einw., mit etwa 90 Fabriken für Maschinenbau, Baumwollindustrie, Gold- und Silberwaaren u. a.; Wollmarkt. Wiesbaden, 43700 Einw., berühmtes Heilbad am Taunus. Hauptsitze des nassauischen Weinhandels sind die kleinen Rheingauorte Bieberich, Geisenheim, Hochheim, Höchst, Eltville, Rüdesheim.

Hohenzollern, industriell und commerciell ohne Bedeutung, 1142 Quadr.-Kilom. und 66466 Einw. Hauptort Sigmaringen.

Jahdegebiet mit dem Kriegshafen Wilhelmshafen, 10200 Einw., große Marine-Etablissements.

2. Königreich Sachsen.

14992 Quadratkilom. und 2,760586 Einw. (1875). Gehört fast ganz zum mitteldeutschen Berg- und Hügelland, nur sein nördlicher Theil zur norddeutschen Tiefebene. Der Boden ist im Süden, wo das Land gegen das sächsische Erzgebirge ansteigt, waldreich mit rauhem Klima, sonst allenthalben nach Möglichkeit und sorgfältig cultivirt. Die Bevölkerung ist dichter als im übrigen Deutschland; im Zwickauer Kreis 223 Seelen pro Quadratkilom. An Produkten sind Steinkohlen aus dem Zwickauer und Plauen'schen Lager, Braunkohlen, goldhaltige Silbererze, Eisen, Kupfer, Blei, Kobalt, Nickel, Arsenik und Wismuth zu nennen. Große Sandsteinbrüche im Elbthal. Stärkster Getreidebau bei Leipzig und Meißen, berühmte Obstcultur bei Meißen; Zucht veredelter Schafe bei Leipzig. Hochentwickelte Industrie namentlich in Baumwoll-, Leinen-, Seiden- und Wollwaaren, Spitzen, Maschinenbau, Porzellan, Musikinstrumenten, Glas u. a.

Verkehrsmittel: die Elbe, mit lebhafter Dampf- und Flußschifffahrt, durchzieht als brauchbare Wasserstraße das Land von Südost nach Nordwest und dient hauptsächlich dem Transport böhmischer Bodenprodukte und des Baumaterials aus der „sächsischen Schweiz". Ein stark entwickeltes Eisenbahnnetz hat Leipzig, Dresden und Zwickau zu Knotenpunkten. Die einzelnen Unternehmungen sind: die Leipzig-Dresdener Privatbahn, die sächsische Staatsbahn mit reichverzweigten Linien, die Cottbus-Großenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Finanzen (1877 Budget): 53,8 Mill. Mark Einnahmen und Ausgaben. Unter den Einnahmen ertragen die Domänen 9½ Mill., die Regalien 22 Mill. (Eisenbahnen 20), werbendes Capital 5 Mill., Steuern und Abgaben 17 Mill. Staatsschuld (1877) 404,8 Mill., größtentheils aus Eisenbahnanlehen bestehend. Die Bruttoeinnahme der Staatseisenbahnen belief sich 1875 auf 51 Mill., die Nettoeinnahme auf 19 Mill. Mark.

Industrie- und Handelsplätze: Dresden, 197295 Einw., an der Elbe, Haupt- und Residenzstadt, hat jedoch mehr den Charakter eines Consumtions- als den eines Produktions- und Handelsplatzes; Industrie in Chokolade, Zuckerwaaren, Bier, Tabak, Strohwaaren; lebhafte Elbschifffahrt; mehrere Banken (Sächsische B., Dresdener B. und Dresdener Wechselb.). Leipzig, 127387 Einw., einer der wichtigsten deutschen, ja europäischen Handelsplätze mit jetzt noch sehr bedeutenden Messen; Hauptartikel des Großhandels: Pelzwerk (hiefür Leipzig erster Weltmarkt), Garn, Rohseide, Baumwoll- und Wollwaaren, Spitzen, Weißwaaren, Droguen und Colonialwaaren; auch Woll-, Vieh- und Getreidehandel; zu den Messen kommen jedesmal 25—27000 ständige Verkäufer und eine noch viel größere Zahl von Besuchern (oft 35000 an einem Tage); Centrum des deutschen Buchhandels und Sitz der bedeutendsten Buchhändlerfirmen; große Druckereien, Schriftgießereien, lithogr. und xylogr. Anstalten; Industrie in Kammgarn, Cigarren, Musikinstrumenten, kleineren Maschinen, Parfümerieen 2c.; mehrere Banken, Börse, Buchhändlerbörse, starker Speditions- und Commissionshandel. Chemnitz, 85300 Einw., eine der lebhaftesten deutschen Fabrikstädte: Baumwollspinnerei und Weberei; Fabrikation von Möbel- und Kleiderstoffen, Tischdecken, Sammt; Zeugdruck, Färberei, Strumpfwaaren; sehr bedeutender Maschinenbau und chem. Industrie. In der

Umgebung noch starke Strumpfwaarenfabrikation. Die Weißwaarenindustrie hat ihre Hauptsitze in Plauen, 28800 Einw., Treuen und Langenfeld. Wollindustrie vorzugsweise in Meerane, 21300 Einw., Reichenbach, 14600 Einw., Werdau, 11700 Einw., Krimmitschau, 17700 Einw., Glauchau, 21700 Einw., Zschopau, Oederau, Hainichen, Frankenberg, Mittweida, Döbeln, Großenhain, Oschatz, Bischofswerda, Bauzen, 14700 Einw. Zittau, 20400 Einw. und Groß-Schönau, wichtigste Plätze für Leinen, Damast und Drell. Meißen, 13000 Einw., berühmte Porzellanfabr. Freiberg, 25300 Einw., alte Bergstadt mit bedeutenden Silbergruben und Hüttenwerken. Annaberg, 11700 Einw. und das benachbarte Buchholz, Seidenwaaren. Die erzgebirgische Spitzenmanufactur, von etwa 30 bis 40000 Arbeitern betrieben, hat ihre Mittelpunkte in Eibenstock, Schönheide und Schneeberg. Zwickau, 31500 Einw., inmitten reicher Kohlenlager; starke Steinkohlenproduktion (40 Mill. Ctr.), großes Eisenwerk Marienhütte, chemische und Glasindustrie u. a.

3. Königreich Bayern.

75863 Quadratkilom. und 5,022390 (1875) Einw., zerfällt in 8 Kreise. Gehört theils zur süddeutschen Hochebene, theils zu den fränkischen Hügellandschaften und dem Rheinthal. Wichtigste schiffbare Flüsse: Donau, Inn, Rhein und Main. Von der Abdachung der Alpen bis zur Donau rauh, ausgedehntes Wald- und Moorland; in den Alpen und längs der böhmischen Grenze, sowie im Rhöngebiet viel steriles Bergland, sonst fruchtbar; in der Rheinpfalz reiches Wein- und Gartenland. Bevölkerung mäßig dicht; Ackerbau Haupterwerbszweig. Getreide, Hopfen, Wein und Tabak (Rheinpfalz), Vieh, Viehprodukte und Holz im Gebirge sind die Hauptprodukte. Bergbau wenig; Steinkohlen in der Rheinpfalz, Eisen in Oberpfalz und Pfalz, Graphit bei Passau, Solenhofer Platten. Industrie nur an einzelnen Plätzen; ganze Industriebezirke gibt es nicht. Hauptgegenstände der Ausfuhr sind Landesprodukte. Verkehrsmittel: in den dießrheinischen Provinzen ein Staatseisenbahnnetz von über 3600 Kilom., in der Rheinpfalz über 500 Kilom. Privatbahnen. Schifffahrt auf obengenannten Flüssen, dem Donau-Maincanal und Frankenthaler Canal, dem Bodensee u. s. f. Finanzen (Budgetentwurf für 1878 und 1879): $227,_5$ Mill. Einnahmen und Ausgaben. Von den Einnahmen ergeben die direkten Steuern circa 30 Mill., Tax- und Stempelgefälle 21 Mill., Staatseisenbahnen 85, Waldungen $29^1/_2$ Mill. Die Staatsschuld beträgt 1197 Mill., davon 837 Mill. Eisenbahnanlehen. Tilgungs- und Verwaltungskosten 44 Mill.

München, 212000 Einw., an der Isar; fabrizirt Bier, Maschinen, Instrumente. Wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, Hauptplatz des süddeutschen Getreidehandels. Blühendes Kunstleben. Mehrere Banken, Börse, Getreidebörse. Der Kreis Oberbayern industriell bedeutungslos; Salinen in Berchtesgaden und Reichenhall; Kohlengruben in Miesbach, Penzberg, Peißenberg. In den Alpen Holzindustrie. Augsburg, 57200 Einw., großartige Baumwollspinnereien, Kattundruck, Leinwand-, Seidenwaaren- und Maschinenfabriken. Geld- und Wechselplatz; Durchgangshandel nach der Schweiz und Italien. Börse. Kempten, 12700 Einw. und Kaufbeuren, beide mit lebhafter Baumwollspinnerei. Lindau, Hafenplatz im Bodensee mit Dampferverbindung nach allen Bodenseeplätzen und starkem Transithandel (Getreide) nach der Schweiz. Landshut, 14800 Einw., Holz- und Getreidehandel. Passau, 14800 Einw. an der Donau, Schiffbau, Donauhandel, Graphit-

industrie. Straubing, 11600 Einw., starker Getreide- und Viehhandel. Regensburg, 38000 Einw. an der Donau, eine der ältesten deutschen Handelsstädte, treibt Schiffbau, Holz- und Getreidehandel, Donauschifffahrt. Amberg, 13400 Einw., in der Nähe das große Eisenwerk Maximilianshütte. Nürnberg, 91000 Einw., alte Industrie- und Handelsstadt, fabrizirt Spiel- und Galanteriewaaren, leonische Waaren, Bleistifte, chemische Artikel, Eisenbahnwaggons. Mehrere Banken. Handel in Hopfen, Colonialwaaren, Landesprodukten. Geld- und Wechselplatz; Spedition. Fürth, 27400 Einw., starke Fabrikation von Spiegeln und Nürnberger Kurzwaaren. Erlangen, 13600 Einw., Baumwollspinnerei und Bierbrauerei. Solenhofen liefert die besten Lithographiesteine der Welt. Bayreuth, 19200 Einw., Baumwollindustrie. Bamberg, 27000 Einw., bedeutende Gärtnerei, Handel mit Gemüse, Obst, Landesprodukten, Schifffahrt auf Regnitz und Ludwigscanal. Hof, 18300 Einw., Baumwollspinnerei. Würzburg, 45000 Einw., starker Weinbau, Weinhandel, verschiedene Industrien, Mainschifffahrt. Handel in Landesprodukten. Schweinfurt, 11300 Einw., Farbfabriken, Schiffbau, Mainschifffahrt. Im benachbarten Oberzell berühmte Schnellpressenfabrik. Aschaffenburg, 10800 Einw., berühmte Buntpapierfabrikation. Speyer, 14300 Einw., Freihafen am Rhein, handelt mit Tabak und Pfälzer Weinen. Ludwigshafen, 12100 Einw., Rheinhandel, Schifffahrt. Neustadt an der Hardt, 10200 Einw., starker Weinbau und Weinhandel. Kaiserslautern, 22700 Einw., Kattunfabrik und verschiedene andere Industrien, Handel. Pirmasenz, 8000 Einw., Schuhwaaren für den Export. Zweibrücken, 9000 Einw., Baumwollindustrie. St. Ingbert, wichtige Kohlengruben Eisenwerke.

4. Königreich Württemberg,

19503 Quadratkilom. und 1.881505 Einw. (1875). Meist Hügel- und Bergland mit schönen und fruchtbaren Thälern. Sehr thätige Bevölkerung von mittlerer Dichtigkeit. Haupterwerbszweige Ackerbau und Viehzucht; starker Weinbau in den größeren Thälern; auch viel Obst und Gartengewächse; Flachs, Hanf. Das Mineralreich liefert Salz und Eisen. Die Industrie am lebhaftesten im Neckarthal und in der Hauptstadt. Aus dem Schwarzwalde kommen Uhren und Holz zur Ausfuhr; auch andere Waldprodukte. Eisenbahnen 12400 Kilom., bis auf 16 Kilom. nur Staatsbahnen. Bewässert wird das Land durch Donau, Rems und Neckar, auf letzterem lebhafter Holztransport; Bodenseedampfschifffahrt. Finanzen (Budget für 1877/78) Einnahmen und Ausgaben je $48,_3$ Mill. Unter den Einnahmen geben die Domänen und Regalien 21, die directen Steuern 12, die indirecten 10 Mill. Die Staatsschuld beträgt (1877) 339 Mill., davon 289 Mill. für Eisenbahnanlehen.

Stuttgart, 107200 Einw., Haupt- und Residenzstadt, lebhaft aufblühend, mit rasch zunehmender Industrie, vorzugsweise in Luxusgegenständen: Musikinstrumenten, Bijouterie, Kunstblumen, Ledergalanterie, Chocolade- und Conditoreiwaarenfabriken, Möbel; aber auch Baumwoll-, Woll- und Seidenindustrie, Maschinen u. a.; starker Buchhandel, große Druckereien und xylographische Anstalten. Auch Indigo- und Droguenhandel. Börse, Industrie- und Landesproduktenbörse, mehrere Banken, Tuchmessen, Pferdemärkte. — Cannstatt am Neckar, 15100 Einw., namhafter Commissions- und Speditionshandel; Neckarschifffahrt; verschiedene Industrien. Eßlingen, 15000 Einw., am Neckar, lebhafte Industriestadt: Kammgarnspinnerei, Maschinen-

bau, Möbelfabriken, Blech-, Holz- und Lederwaarenfabrikation, Schaumweinfabriken u. s. w.; Weinbau und Weinhandel. Ludwigsburg, 14700 Einw., berühmte Orgelfabrik; große Cichorienfabrik, Blechwaarenfabrikation ꝛc. Heilbronn, 21200 Einw., am Neckar, bedeutender Industrieplatz und wichtigste Handelsstadt Württembergs mit großartiger Papierfabrikation, Hauptsitz des Neckarhandels. Verkehr in Steinkohlen, Wein, Holz- und Colonialwaaren. Kettenschifffahrt. Schwäbisch Gmünd, 12800 Einw., mit großartiger Bijouterie- und Silberwaarenindustrie. Aalen, Mittelpunkt der württemb. Eisenindustrie, deren größtes Werk in Wasseralfingen. Reutlingen, 15400 Einw., sehr industriell; Woll- und Tuchfabriken, Gerberei, Spinnerei; Obst- und Weinbau und Obsthandel. Schwenningen, 4300 Einw., Hauptsitz der schwarzwälder Uhrenfabriken. Kleinere Industrieplätze des Schwarzwaldkreises sind noch Pfullingen, Tuttlingen, Schramberg, Rottweil, Sulz, Calw mit blühender Strumpfweberei, Ebingen, Balingen, Oberndorf (Gewehrfabrik) u. a. Ulm, 30200 Einw., ehedem eine der bedeutendsten deutschen Handelsstädte (Ulmer Geld geht durch die Welt); jetzt wieder neuerdings aufblühend; Gemüsebau (Spargel); verschiedene Industrien, lebhafter Produkten- und Speditionshandel. Andere Industrieplätze: Göppingen, Ravensburg, Geißlingen. Friedrichshafen am Bodensee, wichtiger Speditionsplatz; Trajectverkehr nach der Schweiz.

5. Großherzogthum Baden,

15083 Quadrätkilom. und (1875) 1.507179 Einw. Im Osten und Südosten Bergland, waldreich aber fruchtbar; im Westen das reichgesegnete Rheinthal. Die Bevölkerung von mittlerer Dichtigkeit. Unter den Produkten der Landwirthschaft Getreide, Hanf, Hülsenfrüchte, Tabak wichtig; starker Weinbau; Holz aus dem Schwarzwalde. Das Mineralreich liefert Salz und Zink. Industrie nur an einzelnen Plätzen. Wasserstraßen bieten Rhein, Neckar; der Bodensee im Süden. Holztransport auf den kleineren Flüssen des Schwarzwaldes. Eisenbahnen 1179 Kilom., davon das meiste Staatsbahnen. Finanzen (Budget für 1877) 32 Mill. Ausgaben und Einnahmen; Staatsschuld 50 Mill. Allgemeine Schuld und 275 Mill. Eisenbahnschuld; 40 Mill. Activcapitalien.

Karlsruhe, unweit des Rheins, 42000 Einw., Maschinenfabriken und andere Industrien, Handel. Mannheim, 46450 Einw., am Rhein, Haupthandelsplatz des Landes. Rheindampfschifffahrt; starker Handel mit Tabak, Wein, Holz, Getreide ꝛc.; Spedition, mehrere Banken; Fabriken. Waghäusel, großartige Zuckerfabrik. Heidelberg, 22300 Einw., am Neckar. Handel mit Tabak und Wein, Fabriken, Neckarschifffahrt. Bruchsal, 10800 Einw., Weinbau und Getreidehandel. Pforzheim, 23500 Einw., bedeutendster Industrieplatz des Landes. Hauptsächlich Bijouterie für den Weltmarkt, Leder-, Eisen-, Gold- und Silberwaaren, Chemikalien, Papier u. a. Handel mit Holz, Wein, Vieh. Freiburg im Breisgau, 30500 Einw., Haupthandelsplatz für den Schwarzwald; Fabriken. Lahr, 8500 Einw., Tabak- und Cichorienfabrik. Furtwangen, Triberg, Lenzkirch, Villingen, Sitze der Uhrenindustrie. Konstanz, 12100 Einw., am Bodensee; Industrie; Bodenseeschifffahrt.

6. Großherzogthum Hessen,

7678 Quadratkilom., 884218 Einw., theils Hügelland, theils Rheinebene; sehr fruchtbar, namentlich die sog. Wetterau, und waldreich (Odenwald, Vogelsberg);

von Rhein, Main und Neckar bewässert. Bodenprodukte: Wein, Getreide, Tabak, Obst u. a. Mineralien: Eisen, Braunkohlen, Mangan. Lebhafte Industrie. Als Verkehrswege dienen die genannten Flüsse; dazu 715 Kilom. Eisenbahnen, größtentheils Privatbahnen. Finanzen: 17½ Mill. Einnahmen und Ausgaben. Staatsschuld circa 60 Mill., worunter 51 Mill. Eisenbahnschuld. Hievon gehen über 16 Mill. Activa ab.

Darmstadt, 44000 Einw., industrielle Stadt, fabrizirt Maschinen, Chemikalien, Gold- und Silberwaaren, Tabakwaaren u. a. Handel in Sämereien u. s. f. Banken. Offenbach, 26000 Einw., am Main; sehr lebhafte Industrie in Portefeuillewaaren, Reiseutensilien; auch Metallindustrie und verschiedene andere Industrien. Mainz, 58000 Einw., Festung und Freihafen am Rhein; bedeutende Rheinschifffahrt; Handel in Holz, Wein, Getreide; berühmte Möbel- und Lederwaarenindustrie. Bingen, 6400 Einw., Rheinschifffahrt; Weinhandel. Worms, 16600 Einw., alte Rheinstadt; Rheinschifffahrt; Weinbau und Weinhandel.

7. Mecklenburg-Schwerin, Großherzogthum,

13303 Quadratkilom. mit 553785 Einw., Flachland an der Ostseeküste, mit zahlreichen Binnenwassern, spärlich bevölkert, erzeugt Getreide, Hülsenfrüchte, Rüben, Flachs, Vieh, vorzügliche Pferde, Geflügel, Torf, Braunkohlen und Salz. Häringsfischerei. Außer Schiffbau unbedeutende Industrie. Verkehrsmittel: Ostseeschifffahrt, Elbe, 375 Kilom. Privatbahnen. Lebhafter Seehandel. Der Staatsschuld von 21 Mill. stehen Activa von 33 Mill. gegenüber.

Schwerin, 28000 Einw., am gleichnamigen See. Geringe Industrie; Landesproduktenhandel; mehrere Banken. Wismar, 14500 Einw., an der Ostsee, besitzt über 50 eigene Schiffe, exportirt Vieh, Wolle, Getreide. Rostock, 34200 Einw., Seehafen an der Warnow, mit 337 eigenen Schiffen, treibt starken Seehandel, Schiffbau, Lederfabriken, Fischerei. Woll- und Viehmärkte; Banken. Güstrow, 10900 Einw., großer Wollmarkt. Boitzenburg, Handel mit Hamburg; Elbschifffahrt.

8. Mecklenburg-Strelitz, Großherzogthum,

2929 Quadratkilom. mit 95673 Einw. Flaches, spärlich bevölkertes Ländchen mit vorzugsweise landwirthschaftlicher Produktion wie Mecklenburg-Schwerin. 35 Kilom. Eisenbahnen. Gegen 6 Mill. Staatsschuld.

Neu-Strelitz, 8500 Einw. und die kleineren Orte Neubrandenburg und Friedland treiben Handel mit Landesprodukten.

9. Großherzogthum Oldenburg,

6399 Quadratkilom. und 319314 Einw. Flachland an der Nordseeküste, theils Moor- und Haidelandschaft, theils fruchtbare Marschen. Bewässert durch Weser und Hunte. Landwirthschaftliche Produkte; vorzügliches Rindvieh; Torf, Seesalz; im Birkenfeld'schen auch etwas Bergbau, Industrie unbedeutend; Schiffbau; in Birkenfeld Eisen- und Gesteinindustrie. Verkehrsmittel: Weser, Hunte und Nordseeschifffahrt; 350 Kilom. Eisenbahnen, meist Staatsbahnen. 37 Mill. Staatsschuld.

Oldenburg, 19100 Einw., an der schiffbaren Hunte, gewerbfleißig, treibt Schiffbau, Handel mit Pferden und Landesprodukten, Fischerei. Mehrere Banken. Brake, 2300 Einw., Freihafen an der Weser, treibt Schiffbau,

exportirt Getreide, Vieh, Wolle. Elsfleth, kleiner Seehafen an der Weser, treibt Schifffahrt. Jever, 4100 Einw., durch Canal mit dem Jahdebusen verbunden, treibt Seehandel. Oberstein, 4100 Einw. und Idar am Fuß des Idarwaldes treiben eine alte und berühmte Achatindustrie, welche zur Verarbeitung Steine aus Brasilien einführt.

10. Herzogthum Braunschweig,

3690 Quadratkilom. mit 327493 Einw., theils Flachland, theils Berg- und Hügelland (am Harz), mit mittlerer Volksdichtigkeit; gut angebaut. Vorzugsweise landwirthschaftliche Produktion; aber auch Eisen, Silber, Blei, Kupfer, Braunkohle; in einigen Städten lebhafte Industrie. Verkehrsmittel: Weserschifffahrt. 324 Kilom. Eisenbahnen, meist Privatbahnen. 91 Mill. Staatsschuld, welcher 43 Mill. Activausstände gegenüberstehen.

Braunschweig, 70000 Einw., an der Ocker, alte Hansestadt. Die Industrie neuerdings im Aufschwunge; berühmte Fleischwaaren; starker Transithandel, Buchhandel. Mehrere Banken; großer Wollmarkt, 2 Messen, die früher zu den bedeutendsten in Deutschland gehörten. Wolfenbüttel, 11100 Einw., Gemüsebau, Landesproduktenhandel. Holzminden, 6900 Einw., an der Weser. Gewerbfleißig; Handel nach Bremen; Dampfschifffahrt. Blankenburg und Rübeland am Harz, Berg- und Hütteninduſtrie.

11. Herzogthum Anhalt,

2347 Quadratkilom. und 213565 Einw. Meist fruchtbares Flachland; gegen den Harz zu Bergland. Reichliche landwirthschaftliche Produktion; Bergbau auf Eisen, Braunkohlen, Blei, Kalisalze. Chemische Industrie und Hüttenwerke; Zuckerfabriken. Verkehrsmittel: 170 Kilom. Privatbahnen. Die Staatsschuld von 5 Mill. wird durch Activ-Capitalwerthe überstiegen.

Dessau, 19600 Einw., Rübenzuckerfabr.; Getreide- und Wollhandel; mehrere Banken. Köthen, 14400 Einw., Bernburg, 16900 Einw. und Zerbst, 12900 Einw., treiben Tabak- und Rübenzuckerfabrikation. Ballenstedt, 4600 Einw., Tuchfabrikation. Harzgerode, Bergbau. Mägdesprung, Hüttenwerk.

12. Fürstenthum Lippe-Detmold,

1134 Quadratkilom., 112452 Einw. Vorzugsweise landwirthschaftl. Produktion. 8 Kilom. Eisenbahn. 1 Mill. Landesschuld.

Detmold, 6500 Einw. Landstädtchen.

13. Fürstenthum Schaumburg-Lippe,

453 Quadrat-Kilom. mit 33133 Einw. Haupterwerb: Landwirthschaft. 24 Kilom. Staatsbahn, über 1 Mill. Staatsschuld (Papiergeld).

Bückeburg, 4800 Einw., Landstädtchen mit geringer Industrie; Bank.

14. Fürstenthum Waldeck.

1120 Quadrat-Kilom. mit 54743 Einw., waldreich; Haupterwerb Landbau. Nur 4 Kilom. Eisenbahn. Gegen 2½ Mill. Landesschuld.

Arolsen, 2500 Einw., Eisenhütte. Pyrmont, 4600 Einw. Berühmte Stahlquellen.

15. u. 16. Fürstenthümer Reuß,

1145 Quadrat-Kilom. mit 139250 Einw. Hügelland; waldreich; dicht bevölkert, gut angebaut, liefert Eisen, Salz, Braunkohle. Lebhafte Industrie. 56 Kilom. Eisenbahnen. Zusammen gegen $2^1/_2$ Mill. Staatsschuld.

Greiz, 12700 Einw., Tibet- und Atlasfabr.; Kammgarnspinnerei u. s. f. Gera, 20800 Einw., aufblühende Industriestadt; Wollwaaren, Färberei, Kattundruck und viele andere Werke vertreten. Lebhafter Commissions- und Speditionshandel. Kleinere Industrieplätze sind: Lobenstein, Zeulenroda, Köstritz.

17. Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach,

3635 Quadrat-Kilom. mit 292933 Einw. Meist Berg- und Hügelland; waldreich und fruchtbar. Vorzugsweise landwirthschaftl. Produktion. 235 Kilom. Eisenbahn. 8 Mill. Staatsschuld, gedeckt durch größere Activcapitalien.

Weimar, 17500 Einw., Woll- und Getreidehandel; Bank. Regsames Kunstleben. Apolda, 12400 Einw., aufblühend und gewerbfleißig. Strumpfwaaren. Jena, 9000 Einw., Obst- und Holzhandel. Eisenach, 16000 Einw., Kammgarnspinnerei, Wollweberei. Kleinere Industrieplätze: Buttstadt, Neustadt, Ilmenau, Weida.

18. Herzogthum Sachsen-Meiningen-Hildburghausen,

2468 Quadrat-Kilom. mit 194494 Einw. Hügelland; waldreich; vorzugsweise landwirthschaftliche Production; auch Steinkohlen, Eisen, Salz, verschiedene nutzbare Gesteine. 157 Kilom. Eisenbahnen. Gegen 3 Mill. Staatsschuld.

Meiningen, 9500 Einw., Tabakfabrikation; 2 Banken. Hildburghausen, 5100 Einw., Papiermaché-, Tuch- und Maschinenfabrikation. Sonneberg, 7300 Einw., Centrum eines industriellen Bezirkes, der berühmte Spiel- und Holzwaaren fabrizirt und weithin versendet. Kleinere Industrieplätze: Pößneck, Lauscha, Gräfenthal, Saalfeld.

19. Herzogthümer Sachsen-Koburg und Gotha,

1967 Quadrat-Kilom. mit 182599 Einw. Berglandschaft mit fruchtbaren Thälern. Haupterwerb Landbau, Viehzucht, Forstwirthschaft; wenig Bergbau (Salz, Braunstein). 144 Kilom. Eisenbahnen. Staatsschuld zusammen $1^1/_2$ Mill.

Gotha, 22700 Einw., geschätzte Wurstwaaren, erster Platz der Welt für Landkarten (geogr. Institut von Perthes), Banken, Sitz berühmter Versicherungsanstalten. Waltershausen, Ruhla, Zella, kleinere gewerbsfleißige Orte. Koburg, 14400 Einw., gewerbfleißig; Wollweberei, Färberei, Brauereien.

20. Herzogthum Sachsen-Altenburg,

1321 Quadrat-Kilom. mit 145844 Einw. Sehr fruchtbares Hügelland mit wohlhabender Bauernschaft. Vorzügliches Vieh; Braunkohle. 138 Kilom. Eisenbahnen. Der Staatsschuld von über 2 Mill. stehen Activcapitalien von etwa 9 Mill. gegenüber.

Altenburg, 22300 Einw., Getreidehandel, Pferdemärkte, verschiedene Industrien. Meuselwitz, Ronneburg, Eisenberg, Schmölln, Kahla Rode sind kleinere gewerbliche Orte.

21. Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt,

942 Quadrat-Kilom. mit 76676 Einw. Fruchtbares Hügelland, waldreich; auch Bergprodukte. 17 Kilom. Eisenbahn. Nach Abzug der Activa bleibt eine Landesschuld von 1 Mill.

Rudolstadt, 7600 Einw., gewerbfleißig. Deßgleichen Frankenhausen, Stadt-Ilm.

22. Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen,

862 Quadrat-Kilom. mit 67480 Einw. Berg- und Hügelland; Ackerbau, Forstcultur; auch Braunkohle. 35 Kilom. Eisenbahn, 3½ Mill. Staatsschuld.

Sondershausen, 5700 Einw., Getreidehandel, Bank. Arnstadt, 9200 Einw., gewerbfleißig; Gerberei und Brennerei, Handelsgärtnerei, Getreide- und Holzhandel.

23. Freie Stadt Hamburg,

407 Quadrat-Kilom. mit 388618 Einw., an der unteren Elbe, der erste See- und Handelsplatz des deutschen Reiches, die dritte Handelsstadt Europas (nach London und Liverpool). Stark besuchter Seehafen, großartige Waarenlager. Verbindungen mit der ganzen Welt. Werth der Waaren in den letzten Jahren 1700 Mill. Mark jährlich; vor den fünfziger Jahren nur 400, von 1851—60 jährlich 680 Mill. Also starke Steigerung. Haupteinfuhr: Kohle, Getreide, Wolle, Colonialwaaren, Seide, Guano, Felle, Edelmetalle. Die Stadt besitzt 340 Segelschiffe und 100 Dampfer. Zahlreiche Banken, Börse, viele Versicherungs- und Dampfschifffahrtsgesellschaften. Hauptverkehr nach Großbritannien: Dampfschiffverbindungen mit etwa 150 Dampfern nach allen wichtigeren Seehäfen der Welt. Großartig namentlich der Dampferverkehr und die Auswanderung nach New-York. Nach dem Inneren Deutschlands sind die Linien nach Berlin, Magdeburg, Dresden und Prag besonders lebhaft. Starker Schiffbau, schwunghafte Industrie (Cigarren, Zucker, Brauereien, Brennereien, Maschinenbau, Seilerei, Kupferschmelzen u. s. f.). Benachbarte Orte sind: Bergedorf, Mittelpunkt der fruchtbaren Vierlande, welche Obst, Gemüse 2c. liefern; Cuxhafen, abwärts an der Elbe, werthvoll als Winterhafen, wenn der Hamburger Hafen gefroren. Leuchtthurm, Lootsenstation u. s. w. Große Hafenbauten im Werke.

24. Freie Stadt Bremen,

250 Quadrat-Kilom. mit 142200 Einw.; hievon treffen auf die Stadt selbst 111039. Diese, an der Weser gelegen, 10 Meilen von deren Mündung, ist alte Hansestadt und zweite Handelsstadt Deutschlands, concurrirt in mancher Hinsicht mit Hamburg. Ebenfalls Freihafen. Handelsverbindungen besonders nach Nordamerika, Großbritannien, Oesterreich, Rußland. Blühende Rhederei, 240 eigene Seeschiffe. Starke Auswanderung. Einfuhrwerth von 1857—61 jährlich 222 Mill., von 1867—71 353 Mill., von 1872—76 481 Mill. Ausfuhr entsprechend gesteigert. Besonders wichtig die Tabak-Einfuhr. Dampfschifffahrtsgesellschaft des Norddeutschen Lloyd mit prachtvollen Schiffen; Härings- und Walfischfang; Dampferverbindungen nach allen Theilen der Welt. Starke Industrie in Tabak, Zucker, Bau und Ausrüstung von Schiffen. Mehrere Banken, Börse u. s. f. Wichtig der vorzüglich eingerichtete Bremerhafen an der Wesermündung, mit Hafenstädtchen und 12000 Einw. Der Bremerhafen ist den größten Seeschiffen zugänglich.

25. Freie Stadt Lübeck,

282 Quadrat-Kilom. mit 56912 Einw., wovon 44799 auf die Stadt selbst treffen. Diese liegt an der Trave, unweit deren Mündung in die Ostsee. Ihr Hafen Travemünde ist den größten Seeschiffen zugänglich. Lübeck, die Wiege der Hansa, steht zwar nicht mehr auf jener Höhe, die es im Mittelalter innehatte, vermittelt aber doch noch einen großen Theil des Verkehrs von Deutschland nach den Ostseeländern. Dampferverbindung nach den schwedischen, dänischen, russischen Häfen. Die Rhederei zählt noch 45 eigene Schiffe. Mehrere Banken, Dampfschifffahrts- und Versicherungsgesellschaften, bedeutende Messen. Industrie in Bau und Ausrüstung von Schiffen, Tabak, Gerberei, Zuckersiederei u. s. f. Werth der Einfuhren circa 80 Mill., Zahl der einlaufenden Schiffe gegen 1500.

26. Reichsland Elsaß-Lothringen,

14511 Quadratkilometer und 1,531804 Einw.; theilweise fruchtbare Rheinebene, theils das östliche Gehänge des Wasgenwaldes, theils die lothringischen Terassenlandschaften umfassend. Gesegnete, dichtbevölkerte Länder. Das Mineralreich liefert Stein- und Braunkohlen, Eisen, Asphalt u. a.; die Bodenkultur Wein, Weizen, Obst, Tabak und andere Handelspflanzen; die Waldungen Holz. Die Industrie steht namentlich im Oberelsaß auf höchster Stufe der Entwickelung: Woll-, Baumwoll- und Leinenspinnerei, Bleicherei, Färberei, Zeugdruck, Strumpfwirkerei, Gerberei, Eisen-, Glas- und Thonindustrie, Maschinenbau u. a. Als Verkehrsmittel dienen der Rhein, die Ill, der Rhein-Rhone-Canal (zu 142 Kilom. deutsch), der Rhein-Marne-Canal (102 Kilom. in Deutschland) mit dem Ill-Canal und Breusch-Canal; ferner ein Eisenbahnnetz von 934 Kilom., wovon 921 Reichseisenbahnen.

Straßburg, 94306 Einw., am Rhein und der Ill. Lebhafte Tabakindustrie; fabrizirt auch Tuch, Gewehre, Leder, Delicatessen, Bier, Luxuswaaren u. a. Reichsbankfiliale. Eisenbahnknotenpunkt. Colmar, 23800 Einw., Baumwollspinnereien. Schlettstadt, 9100 Einw., Tuchindustrie. Markirch, 11700 Einw., Tuch- und Baumwollwaarenindustrie. Mülhausen, 63000 Einw., berühmte Fabrikstadt, Centrum der elsässischen und der deutschen Baumwollindustrie. Großartige Cattunfabrikation, Färberei, Bleicherei; unübertroffener Zeugdruck; vorzügliche Musterzeichnung. Erste Firma „Dollfuß“. Andere lebhafte Industrieplätze der Reichslande sind noch: Hagenau, Bischweiler, Rappoltsweiler, Gebweiler, Ensisheim, Thann, Altkirch, Saargemünd. Metz, 45700 Einw., Woll- und Baumwollindustrie, Gerberei, Färberei, Eisen- und Kupferhütten.

Großbritannien und Irland.

Lage, Grenzen, Bodengliederung, Bewässerung, Bevölkerung. Die britischen Inseln, 314951 Quadrat-Kilom. umfassend, erfreuen sich einer äußerst günstigen Weltlage. Gegenüber den belebtesten europäischen Wasseradern, dem Rhein, der Elbe, der Schelde und der Seine, gegenüber den Seeküsten der

blühendsten und thatkräftigsten europäischen Länder und von denselben nur durch den Canal und die Nordsee getrennt, an den Ausgangspforten Europas gegen den atlantischen Ocean zu gelegen: so waren diese Inseln von vornherein zu Vermittlern des Weltverkehrs bestimmt — eine Rolle, der sie im vollsten Maße gerecht geworden sind.

Der Löwenantheil an der Weltbedeutung, welchen das britische Reich heute einnimmt, kömmt aber fast blos dem südlicheren Theile Großbritanniens, dem eigentlichen England zu. Irland und Schottland zusammen wären ohne England im Leben der Völker vielleicht zu einer ähnlichen Stellung gekommen, wie sie heute Schweden und Norwegen behaupten; niemals hätten sie auch nur annähernd eine so entschiedene Führung im Weltverkehr erstreben können, wie sie Großbritannien innehat.

Viel von dieser Weltstellung Großbritanniens erklärt sich durch seine maritime Lage. Die Seegrenzen, welche das Reich von allen Seiten umgaben, mußten den größten Einfluß auf Land und Volk nehmen. Die nur 12 englische Meilen breite Straße zwischen Dover und Calais (Streits of Dover) im Süden des britischen Reiches reicht gerade hin, um eine zur höchsten Selbständigkeit genügende, aber keineswegs absperrende Isolirtheit hervorzubringen. Die Nordsee, welche die Ostgrenze bildet, hat mit ihren Stürmen das meiste beigetragen zur Schulung der britischen Seefahrer und bildet eine lebendige Verkehrsfläche für den friedlichen Verkehr zwischen Großbritannien und dem ganzen nördlichen Europa, während der atlantische Ocean endlose Fahrbahnen im Westen aufthut. Nur die nördlichen Meeresgegenden sind commerciell verhältnißmäßig steril.

Die horizontale Bodengestaltung ist eine überaus günstige, namentlich im ganzen Westen und Norden, wo tief einschneidende Meeresbuchten und weit ausgezackte Landvorsprünge die Küstenlandschaften bilden. Die Küsten von England und Wales haben eine Ausdehnung von 1900 Miles, jene von Schottland 2200 Miles und auf der ganzen Insel Großbritannien ist kein Punkt über 75 Miles vom Meere entfernt; Irland hat einen Küstensaum von 1400 Miles.

An ausgedehnten Gebirgserhebungen und großen Flächenbildungen fehlt es den britischen Inseln; doch bietet ihre Oberfläche eine sehr mannigfache Abwechselung der Bodengestaltung.

Das südliche und mittlere England ist meistens wellenförmig oder niedrige Hügellandschaft, nur wenige 100 Fuß über dem Meere.

Die sehr merkwürdige Oberflächengestaltung Irlands endlich zeigt eine ausgedehnte centrale Ebene, welche sich von der irischen See im Osten bis zum atlantischen Ocean an der Galway-Bay im Westen erstreckt und theilweise aus Torfmooren, theilweise aus fruchtbarem gutem Weideland besteht. An den Rändern der Insel dagegen befinden sich mehrere isolirte Gebirgsgruppen.

Die britischen Flüsse können zwar bei der geringen Entfernung aller binnenländischen Punkte vom Meer keine beträchtliche Länge erreichen, sind aber wasserreich und meistens weit in's Innere hinein schiffbar; ihre Mündungen bilden häufig gute Häfen.

Die Themse (Thames) entspringt im Thameshead und ergießt sich nach einem Laufe von 205 e. Meilen in die Nordsee. Für die größten Seeschiffe ist sie bis Deptford aufwärts fahrbar, für Schiffe von 1400 Tonnen bis Blackwell und bis London-Brücke für solche von 300 Tonnen bei 12—14 Fuß

Tiefe. Die Schiffbarkeit reicht noch (für Barken) 148 Meilen oberhalb London-Brücke. Canäle verbinden die Themse mit den wichtigsten Flüssen Englands. Außer der Themse sind in England der zum Meeresarm erweiterte Humber, der Trent, der Mersey und der Severn für die Schifffahrt wichtig; in Schottland der Forth, Tay und Clyde, in Irland der Shannon u. A.

Zu diesen natürlichen Wasserstraßen kommen noch die zahlreichen Canäle als Vervollständigung. Weitaus die meisten und wichtigsten derselben finden sich in England. Die britischen Canäle sind mit wenigen Ausnahmen auf dem Wege der Actienunternehmung erbaut worden, und zwar zumeist in den 70—80 Jahren, welche der Eisenbahnära vorangingen. Durch die Eisenbahnen hat die Frequenz der Canäle keine besondere Einbuße erlitten. Die wichtigsten Canäle sind:

In England: der Bridgewater-Canal zwischen Liverpool und Manchester; der Grand-Trunk-Canal zwischen Trent und Mersey, auch mit der Themse in Verbindung; der Oxford-Canal zwischen Themse und Trent, der Birmingham- und Fareley-Canal, sowie der Birmingham- und Worcester-Canal.

In Schottland: der caledonische Canal, auch für Seeschiffe fahrbar, mit Einschluß der durchschnittenen Seen 95 Miles lang; der Clyde-Canal zwischen dem Clyde und dem Busen von Forth; der Union-Canal vom Clyde-Canal nach Edinburgh.

In Irland: der Grand-Canal mit Nebencanälen, 164 Miles lang, von Dublin nach dem Shannon, und der Royal-Canal, auch von Dublin nach dem Shannon.

Die Gesammtbevölkerung der vereinigten Königreiche bestand 1877 aus 33.805419 Seelen (mit allen Colonien 2c. 238 Mill.). Sie ist über das Land sehr ungleichmäßig vertheilt, indem einzelne Industriebezirke (Umgebung von Manchester, Sheffield, Birmingham) außerordentlich dicht, Schottland dagegen theilweise sehr spärlich bevölkert ist. In England hat die städtische Bevölkerung schon ein bedenkliches Uebergewicht über die ländliche. Die Zahl der großen Städte ist in keinem europäischen Land so bedeutend.

Landwirthschaft. Im Allgemeinen ist das Klima ein maritimes und gemäßigtes. England zeichnet sich durch große Milde, Gleichmäßigkeit und Feuchtigkeit seines Klimas aus. In Irland, wie an der Westküste von Großbritannien, sind feuchte Niederschläge viel häufiger als im Osten und geben der Insel ein frisches Grün. Schottlands Klima wird beeinflußt durch die Nähe des arktischen Meeres und die gebirgige Bodenbeschaffenheit.

Die Pflanzenwelt ist zwar nicht so reich an Arten, als in südlicheren Ländern; aber wegen des feuchten Klimas und der milden Winter zeigen die Pflanzen schönes saftiges Grün.

Verschieden geartet sind die landwirthschaftlichen Verhältnisse Großbritanniens gegenüber denen Irlands.

In Großbritannien befindet sich zwar die Landwirthschaft im Ganzen auf einer sehr hohen Stufe; aber der angebaute Boden nimmt verhältnißmäßig keine bedeutende Fläche ein und der Getreidebau steht hinter der Viehzucht wesentlich zurück.

Irland hat weit fruchtbareren Boden, als Großbritannien; aber die Art der Bewirthschaftung ist irrationell; die Zerstückelung hindert den Fortschritt. Das System des Absentismus, welches in Irland herrscht, und wonach die dortigen Großgrundbesitzer die Pachtrenten ihrer Güter im Auslande ver-

zehren, während der größte Theil der Ackerbauer auf die Pachtung kleiner Grundstücke, die kaum den nothdürftigsten Lebensunterhalt bieten, angewiesen ist, hat den übelsten Einfluß auf die volkswirthschaftlichen Verhältnisse.

Die britische Getreideproduktion reicht bei weitem nicht zur Deckung des inländischen Bedarfes hin, so daß jährlich bedeutende Einfuhren an Getreide (10—12 Mill. Quarters) aus Rußland, Norddeutschland und Nordamerika stattfinden müssen.

In keinem Lande der Welt wird der Ertrag der Landwirthschaft durch Anwendung aller technischen Hülfsmittel, durch Anwendung natürlicher und künstlicher Dünger, durch Ent- und Bewässerungen, durch Drainirung, Anwendung von Maschinen aller Art mehr gesteigert, als England. Die nur mäßige Größe der Farms und jene technischen Hülfsmittel, daneben aber auch die hohen Preise der Bodenprodukte, welche eine so intensive Wirthschaft und Capitalverwendung gestatten, sind die Hauptgründe dieses Fortschrittes.

Weizen wird vorzüglich im Südosten Englands gebaut; Gerste in Wales und dem nordöstlichen England, wo sie auch vielfach noch als Brodfrucht verwendet wird, während andrerseits der inländische Bedarf der Bierbrauerei eine große Quantität beansprucht. Roggen wird nur selten und fast nie mehr als Brodfrucht gebaut. Klee, Esparsette und Luzerne nehmen einen bedeutenden Theil des Bodens in Anspruch. Hafer namentlich in Schottland, wo er das Hauptnahrungsmittel der Landbevölkerung bildet, und in Irland. Kartoffeln sind in Irland das landesübliche Nahrungsmittel der Landbewohner. Weiße und andere Rüben (turnips) werden gleichfalls viel gebaut; Hülsenfrüchte und Gartengewächse von vortrefflicher Qualität in England; Hanf und Flachs in Irland und Schottland; Raps im südwestlichen England als Schaffutter; Hopfen in Kent (Canterbury, Worcester); Karden und Safran in Essex; der Obstbau ist zwar im Süden und Südwesten ausgedehnt, aber es werden doch massenhaft Obst und Gemüse aus Frankreich importirt. Wein produzirt Großbritannien nicht.

Viehzucht. Die Viehzucht ist der am glänzendsten entwickelte Zweig der britischen Landwirthschaft, von keinem Lande der Welt übertroffen. Rindvieh, 10 Mill. Stück, zeichnet sich aus durch Mastfähigkeit, Milchreichthum, Arbeitskraft und Schönheit. Die lebhaftesten Viehmärkte sind in Salisbury. Die Käseproduktion findet ihren Hauptsitz in Cheshire (Chester-Käse, 20 bis 80 Pfd. schwer); ferner in Gloucester und in Leicester (Stilton-Käse), von vielen über den Chester geschätzt.

Die englischen Pferde, ein Gegenstand des Nationalstolzes, erfreuen sich der sorgfältigsten Behandlung.

Die Schafe, 33 Mill. Stück, liefern gegen 120 Mill. Pfd. Wolle. Man sieht jedoch weniger auf die Wolle, als auf das Fleisch; die Wollproduktion reicht daher auch für die Zwecke der inländischen Industrie keineswegs aus.

Die Schweinezucht ist gleichfalls nennenswerth; die Zahl der Thiere beträgt $3^1/_2$ Mill Stück. In Irland, wo die Schweine sehr häufig Hausgenossen der Familie sind, ist Cork ein Haupthandelsplatz für Schweinefleisch.

Ziegen findet man in den gebirgigen Landestheilen; die Federviehzucht könnte ausgedehnter sein; Wild findet sich noch in den Parks.

Die Wälder, früher sehr ausgedehnt, sind in der neueren Zeit sehr zusammengeschwunden. Größere Waldungen im ursprünglichen Zustand finden sich nur noch in den Hochlanden. Uebrigens werden neue Waldungen und

Gehölze angepflanzt. Trotz der Ausrottungen macht das Land keineswegs einen baumlosen Eindruck und ist auch nicht holzarm, da zahlreiche Bäume in Gärten, in Gruppen und einzeln zwischen Feldern und Wiesen, an Straßen u. s. f. stehen. In den königlichen Forsten werden viel Eichen nachgepflanzt; die englische Eiche, namentlich die aus Kent, Sussex und Surrey, liefert immer noch das am meisten geschätzte Schiffbauholz.

Der Fischfang. Sowohl die britischen Binnengewässer, als auch die benachbarten Meerestheile sind reich an Fischen, die einen nicht unbedeutenden Theil der Bevölkerung den Fischfang als Haupterwerbszweig ergreifen lassen. Nur in England sind in Folge der Verunreinigung der fließenden Wasser durch Fabriken die Fische selten geworden. Der Fischfang in der See ist weit wichtiger. Ein Vertrag mit Frankreich regulirt die Fischereigrenzen dergestalt, daß die Fischer beider Nationen sich nicht unter 3 Seemeilen der fremden Küste nähern dürfen. Hauptartikel der Fischerei sind: Häringe, Pilchards, Makrelen, Sprotten, Flundern, Hummern, Austern. Etwa 30000 Boote sind mit Fischerei beschäftigt.

Bergbau und Hüttenwesen. Nur ein so außerordentlicher Reichthum an unterirdischen Schätzen, wie ihn die britischen Inseln besitzen, konnte die genügende Grundlage für eine so ausgedehnte Entwickelung der Masseninndustrie, des Großbetriebs werden. Der Ruhm der britischen Metallschätze reicht bis in die grauen Tage der phönicischen Seefahrten hinauf und der britische Bergsegen hat seine Fülle aus dem Alterthume in die Gegenwart herübergebracht. Nicht Gold und Silber sind die Gegenstände dieses Bergsegens, sondern die unedlen Metalle und Kohlen, also der eigentlichste Arbeitsstoff der Industrievölker.

Die englische Kohle beherrscht das Weltmeer. Aus den britischen Häfen geht sie nach den deutschen Küsten, wo sie allerdings aus dem Binnenlande durch die deutsche Kohle verdrängt wird; nach Frankreich, Dänemark und Rußland, nach den Küstengegenden von Südeuropa und Afrika, selbst nach Ostindien und weiter.

Geographisch sind die englischen Kohlenfelder glücklich situirt.

Von der Gesammtproduktion wurden in den letzten Jahren ungefähr 10 % exportirt; etwa 32 % fanden ihre Verwendung in der Eisenindustrie; ebenso viel in den übrigen Industriezweigen (insbesondere Gasfabrikation); 7 % wurden in den Bergwerken verbraucht; 5 % in Dampfschiffen und Eisenbahnen und etwa 18 % im Haushalt.

Die Eisenproduktion Englands hat einen großen Vortheil darin, daß die meisten Schmelzöfen und Hütten sich in nächster Nähe der großen Steinkohlenbecken befinden, während manchen Hochöfen in Schottland und Wales, welche ihre Erze aus entfernteren Gruben beziehen, das ausgedehnte Eisenbahn- und Kanalnetz behülflich ist. Dazu kömmt, daß sich im Laufe der Zeit die Arbeiterbevölkerung immer mehr in den Betriebszweig eingelebt hat. Was die geographische Vertheilung betrifft, so steht Staffordshire obenan, welches nahezu den dritten Theil alles englischen Eisens produzirt; dann folgt Yorkshire, Derby, Lancashire, Cumberland, Somerset, Gloucester und Wiltshire. Schottland ist vorzugsweise im Süden eisenreich; ganz Irland dagegen produzirt an Eisenerzen ein verschwindend Geringes.

Kupfer kommt hauptsächlich in Cornwall und Devon vor; auch in Wales, Shropshire, Staffordshire, Cheshire, auf der Insel Man, in mehreren Grafschaften Irlands und beim Loch Tay in Schottland.

Bleiminen sind in Derbyshire schon seit den Tagen der Römer in Betrieb, seit dem 13. Jahrhundert auch in Wales und anderwärts. Schon die alten Phönicier führten Zinn aus England aus. Hinsichtlich seines Zinnreichthums ist das Land heute noch unübertroffen; nur die ostindischen Inseln Banka und Billiton können darin mit England concurriren. Die Lagerstätten finden sich in Cornwall und Wales.

Zinkerze werden in Cornwall und Devon und anderwärts gewonnen. Von sonstigen nutzbaren Mineralien sind nur noch die berühmten Graphitlager von Borrowdale, das Stein-, Quell- und Seesalz (auch zum Export kommend) zu erwähnen.

Industrie. Auf dem Gebiete des industriellen Lebens ist England von keinem Lande der Welt erreicht. Die Gründe dafür sind sehr mannigfach. Ein natürlicher Grund dieser industriellen Superiorität liegt in dem großen Reichthum an wichtigen Rohstoffen, namentlich an Eisen und Kohle; ein anderer, ebenfalls natürlicher, in der außerordentlich günstigen Weltlage. Die letztere war es wiederum, welche dem britischen Volke die Rohstoffe überseeischer Länder leicht zugänglich machte. Die ganze politische Entwickelung des britischen Volkes, die auch in wichtigen Fragen von der insularen Lage des Landes bedingt war, zeigt eine weit frühere politische Reife, ein frühzeitiges Erringen politischer Freiheit, mit welcher auch der Sieg freiheitlicher Ideen im Wirthschaftsleben Hand in Hand ging. So konnte es kommen, daß die gewerbliche Freiheit in England schon längst herrschendes Prinzip war, zu einer Zeit, als die continentalen Länder noch tief im mittelalterlichen Zunftwesen stacken. Eine Menge von Hindernissen, die auf dem Continent sich der industriellen Entwickelung in den Weg stellten, sind in England früh beseitigt worden. Das Prinzip der Freizügigkeit fand dort längst seinen Eingang; mit dem Systeme obrigkeitlicher Bevormundung und Regelung der Industrie hat man lange vor uns gebrochen; namentlich auch mit dem Schutz- und Prohibitivsystem.

Dazu kömmt, daß die dem industriellen Fortschritt so nöthige Entwickelung des Handels, des Credits und des Transportwesens in wahrhaft bewundernswürdiger Weise Schritt hielt mit den Leistungen und Ansprüchen der Industrie.

Die Lage der industriellen Bevölkerung ist im Allgemeinen günstiger, als dieß in irgend einem anderen Lande der Fall ist. Der englische Arbeiter und Handwerker verdient sich nicht nur einen Lohn, der zu einer behäbigen Lebensweise ausreicht, er ist sogar im Stande, Ersparnisse anzusammeln. Freilich arbeitet er dafür auch rascher und intensiver, als der continentale Arbeiter. Charakteristisch für die britische Arbeiterbevölkerung ist ihr bedeutendes und immer auf unmittelbar praktische Zwecke gerichtetes Standesbewußtsein. Die Strikes sind in der englischen Arbeiterschaft heimisch und haben dort schon colossale Summen verschlungen, aber nur selten ihre Zwecke erfüllt. Daneben zeigen sich aber auch manche fruchtbare und wohlthätige Einrichtungen.

Heutzutage beherrscht England, wie es bisher gethan, in der Baumwollindustrie den Weltmarkt. Man nimmt an, daß Großbritannien gegen zwei Drittheile der auf der Welt produzirten Baumwolle verarbeitet in mehr als 2800 Fabriken. Trotz der großen Zahl von Dampfmaschinen, die in dieser Branche arbeiten, beschäftigt dieselbe doch über 2 Millionen Menschen. Der Werth an exportirten Baumwollfabrikaten ist enorm; denn an Baumwollgarn allein wird jetzt jährlich für 14—15 Mill. Pfd. St., an Baumwollgeweben für etwa 60 Mill. Pfd. St. exportirt.

Hauptsitze der Baumwollindustrie sind Lancashire und Cheshire, in welchen beiden Grafschaften allein sich über 2000 Fabriken mit über 300000 Arbeitern finden. Lancashire liefert $^2/_3$ der britischen Baumwollwaaren und besitzt mehr Spindeln, als das übrige Europa und Nordamerika zusammen. In Lancashire ist es namentlich Manchester sammt seinen Nachbarstädten, wo sich die Baumwollindustrie der Welt concentrirt.

Die englische Wollindustrie findet kein hinreichendes Rohmaterial im Lande und ist daher auf die Zufuhr auswärtiger Wolle angewiesen. Jetzt sind die Hauptbezugsländer Spanien, Deutschland, Südamerika, Ostindien, Australien (mit Neuseeland), die Capcolonie. Wie die meisten britischen Industriezweige, ist auch die Wollindustrie in hohem Grade localisirt.

Die Tuchfabrikation drängt sich in den Städten Leeds, Huddersfield und Stroud zusammen, die Worstedfabrikation in Yorkshire, ebendaselbst die Shoddyindustrie.

In der Leinenindustrie wurden durch frühzeitige Anwendung von Maschinen große Fortschritte ermöglicht. Die Leinengewebe Irlands (Belfast) sind auf dem Weltmarkt unübertroffen. Die britische Spinnerei versendet Leinengarn nach allen Ländern.

Die Seidenindustrie ist zwar schon im 14. Jahrhundert in England eingeführt worden, konnte aber erst seit der Aufhebung des Einfuhrverbots von Seidenwaaren (1824) und seit der Ermäßigung des auf die Einfuhr roher Seide gelegten Zolles rechten Aufschwung nehmen. Bis dahin war die Qualität des englischen Fabrikats sehr mittelmäßig gewesen; sie hob sich jedoch dergestalt, daß man 1860 sogar ohne nachtheilige Folgen den auf den Import ausländischer Seidenwaaren gelegten Schutzzoll beseitigen konnte.

Metallwaaren und Maschinenbau. Die Verarbeitung von Metallen ist seit Jahrhunderten in den mittleren Theilen Englands (Midland) in ausgezeichneter Weise betrieben worden. Uebertroffen wird England nur in einigen Zweigen von Deutschland. Es sind nicht allein alle Gattungen von Waaren, die hier in größter Menge und Güte geliefert werden, sondern auch zahlreiche Abstufungen an Qualität, Feinheit und Preis des Rohmaterials wie des Produktes. Die gröbsten Eisenwaaren, Schienen, Schiffsanker und dergl., wie die feinsten Stahl-, Silber- und Goldwaaren, Instrumente und dergl. finden in England eine bewunderungswürdige Vollkommenheit. Man nimmt an, daß jährlich für 9 Mill. Pfd. St. Eisen und für 7 Mill. Pfd. St. andere Metalle verarbeitet werden. Es mögen sich etwa 300000 Menschen mit der Verarbeitung von Metallen beschäftigen und jährlich für etwa 30 Mill. Pfd. St. Waaren erzeugen, von welchen etwa 20 Mill. in's Ausland gehen.

Auch diese Industrie ist stark localisirt. Birmingham ist für sie der Hauptsitz, nicht allein in England, sondern in der ganzen Welt. Nächst Birmingham stehen Wolverhampton und Sheffield in der Metallindustrie obenan.

Von anderen britischen Industrieen sind noch besonders rühmenswerth die Fabrikation von Leder (Gerberei zu London, Sattler- und Riemerwaaren, Schuhwaaren, Londoner Luxus- und Galanteriewaaren), Papier (London und Maidstone), Thon- und Porcellanwaaren (Staffordshire), Glas (schweres Krystallglas), Bier (Porter und Ale), Seife (Windsor), Hüten, Zucker, Branntwein, Luxuswagen 2c. Sehr bedeutender Schiffbau (s. u.).

Handel. Großbritannien dominirt im Welthandel. Von diesem Inselreiche aus laufen nach allen Theilen der Erde die Drähte und Posten, welche

ununterbrochen die millionenfachen Nachfragen und Angebote des Weltmarkts hin und her tragen; in den britischen Häfen werden die Waaren aller Länder ausgeladen und Schiffe nach allen Ländern befrachtet. Das britische Volk hat die Vortheile und die Aufgaben, die ihm durch die Insellage seines Landes erwuchsen, begriffen und unter kluger und kühner Ausnützung jener Vortheile unentwegt der Aufgabe, die erste Welthandelsmacht zu werden, nachgestrebt.

Ueber den Umfang des inländischen Handels sind eigentliche Nachweise nicht zu erhalten. Nur annähernd kann man auf diesen Umfang aus der rastlosen Thätigkeit der Verkehrswerkzeuge, namentlich aus der Frequenz der Eisenbahnen und aus der großartigen Entwickelung und überaus reichen Verzweigung des Credits schließen. Der inländische Handel kennt keinerlei Hindernisse; Alles, Land und Volk und Regierung hat vielmehr dazu beigetragen, ihn zu erleichtern.

Die wichtigsten Gegenstände des inländischen Handels: Steinkohle, Getreide, Metalle, Vieh, Baumwolle, Colonialwaaren, Thee u. dgl. Nimmt man dazu noch den kolossalen Ausgleich, der auf dem Gebiete der Industrie zwischen den verschiedenen Industriedistrikten wegen der eingeführten lokalen Arbeitstheilung stattfindet, so kann man sich einen Begriff vom Umfang und der Beweglichkeit des englischen Binnenhandels machen.

Der auswärtige Handel ist in beständiger Steigerung begriffen. Die Einfuhr bewegte sich in den sechziger Jahren zwischen 210 und 295 Mill. Pfd. Sterl., in den siebenziger Jahren zwischen 303 und 375 Mill.; die Ausfuhr in den sechziger Jahren zwischen 160 und 238 Mill. und in den siebenziger Jahren zwischen 244 und 314 Mill. Die wichtigsten Gegenstände der Einfuhr sind: Getreide, Colonialwaaren, Thiere und thierische Nahrungsmittel, Bau- und Nutzholz, Seiler- und Weberarbeiten, Sämereien und Früchte, Haar, Häute und Leder, gegohrene Getränke, Droguen, Zünd-, Farbewaaren, Harze, Fette, Oele, rohe Metalle. In der Ausfuhr stehen Spinn-, Webstoffe obenan, dann folgen Metalle, Metallwaaren, Leder-, Rauchwaaren. Unter den Ländern, mit welchen Großbritannien handelt, geht der stärkste Verkehr nach den vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich, Ostindien, Deutschland, den Niederlanden, Rußland, Belgien, China, den nordamerikanischen Colonien, Aegypten. Ostindien sendet hauptsächlich Spinnstoffe, Reis, Farbstoffe, Thee, und überhaupt Rohprodukte. Die sehr beträchtliche Einfuhr aus Frankreich bringt zumeist Seide und Seidenwaaren und Spirituosen; die Einfuhr aus Deutschland liefert Holz, Getreide, Vieh, und andere Nahrungsmittel; aus den vereinigten Staaten kommen Baumwolle und Waizen, aus China Thee und Seide, aus Rußland Waizen und Holz, aus Australien Wolle.

Die Handelspolitik ist seit geraumer Zeit entschieden Freihandelspolitik (vergl. I. Abschnitt); man kennt keine Schutzzölle, nur hohe Finanzzölle. Rohtabak, Spirituosen, Thee, Zucker und Wein liefern die größten Zollerträgnisse.

Das englische Handelsrecht ist Produkt der Gewohnheit und Gelegenheit, nur wenig durch Gesetze geregelt. Die neuere Gesetzgebung ist sehr regsam, namentlich bezüglich des Bankwesens, der Konkursgesetze, der Aktiengesellschaften, des Fracht- und Eisenbahnwesens.

Verkehrsmittel. In Bezug auf seine Verkehrsmittel steht das britische Volk unübertroffen da, sowohl was die Technik, als auch was die ökonomische Durchbildung der einzelnen Transportwerkzeuge angeht. Eisenbahnen, Posten, Canäle, die Seeschifffahrt und die Telegraphen bilden ein in sich zusammenhängendes organisch aus der Geschichte der englischen Volkswirthschaft heraus-

gewachsenes Ganze, in dem Eines sich an das Andere unterstützend und anregend anschließt.

Das Britische Eisenbahnnetz erscheint auf den ersten Anblick als ein geradezu sinnverwirrendes Durcheinander von zahllosen Linien, in welchem ein System von Hauptlinien, von Gruppen und Hauptknotenpunkten zu entdecken fast unmöglich scheint.

In England springen zunächst die Linien in's Auge, welche zwischen London und den Kanalhäfen vermitteln, also nach den Küstenpunkten Dover, Folkstone, Hastings, Brighton, Southampton, Portsmouth, Plymouth. Die wichtigsten Bahnen dieser Richtungen sind die South Eastern, die London and South Western, die London, Brighton and South Coast, die London Chatham and Dover. Eine zweite Hauptgruppe bilden die Linien zwischen London und Bristol, beherrscht von der London and North Western, die Gruppe von Wales unterscheidet sich durch spärliche Linien und wenige bedeutende Knotenpunkte. Die Gruppe des mittlern Englands concentrirt sich zumeist um Manchester; die wichtigsten Bahnen derselben sind: die Great Northern, die Midland, die Lancashire and Yorkshire, die Manchester, Sheffield and Lincolnshire, die North Staffordshire. In Ostengland sind die Bahnen der Eastern Counties und der Great Eastern die bedeutendsten.

Den Uebergang nach Schottland beherrscht die North Eastern. London selbst hat für sich ein eigenes Eisenbahnnetz entwickelt. In Schottland stellen die Vermittelung mit dem englischen Bahnsystem zwei größere Unternehmungen her, die North British und Caledonian. Die gedrängtesten Bahnlinien Schottlands finden sich im mittleren Schottland, wo sich zwischen Glasgow und Edinburgh ein verschlungenes System gebildet hat. Im nördlichen Schottland werden die Schienenwege spärlicher.

In Irland lassen sich noch keine bestimmten Gruppen unterscheiden, die wichtigsten Bahnen daselbst sind: die Midland Great Western und die Great Southern and Western.

Das vorzügliche britische Postwesen hat mit Recht seit Jahrzehnten anderen Ländern als Musteranstalt gedient. Der Postverkehr ist stets steigend, so daß jetzt schon über 12000 Postannahmestellen bestehen. Die Gesammtzahl der Briefsendungen beträgt jährlich 1000 Millionen; der Betrag der Postanweisungen 27 Mill. Pfd. Sterl.

Die Telegraphen, welche bis dahin meist Privateigenthum waren, wurden 1870 vom Staat übernommen; sie zählen über 5600 Bureaux, 38000 Kilometer Linien und 176000 Kilometer Draht. Zahlreiche unterseeische Leitungen vermitteln den Telegraphenverkehr nach Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Dänemark, Norwegen, Spanien und Nordamerika.

Die britische Handelsflotte wird jetzt, was Tüchtigkeit der Bemannung betrifft, von der deutschen übertroffen; hinsichtlich der Construction der Schiffsmodelle stehen die Nordamerikaner höher. Den englischen Seeleuten mangelt vielfach die nöthige theoretische Ausbildung; daher auch die großen Verluste der englischen Handelsmarine in Stürmen und an gefährlichen Küsten. Aber vor der Seemacht aller continentalen Völker hat die britische das voraus, daß die englische Flotte jedem Engländer als ein nationales Heiligthum erscheint; die Mehrzahl des britischen Volkes denkt und fühlt seemännisch und betrachtet mit Selbstbewußtsein das Weltmeer als britische Domäne; in Hafeneinrichtungen, in imponirenden Unternehmungen für Bau und Ausrüstung von Schiffen ist England unübertroffen.

Die britische Handelsflotte betrug 1876 im Ganzen 17228 Segelschiffe mit über 4 Mill. Tonnen und 3121 Dampfer mit nahezu 2 Mill. Tonnen. Hiezu kommen noch über 1000 Segelschiffe in den britischen Colonien. Großbritannien übertrifft demnach alle anderen Länder an Zahl und Größe der Schiffe. Die Zahl der ankommenden Schiffe im überseeischen Handel beträgt über 60000 per Jahr; im Küstenhandel über 250000. Außer der britischen Flagge ist die norwegische, deutsche, französische am stärksten vertreten; bezüglich des Tonnengehaltes steht der nordamerikanische Schiffsverkehr obenan. Zahlreiche Dampfschiffkurse verbinden die britischen Häfen mit allen wichtigeren Seeplätzen der Welt.

Schiffsbau wird an der Themse, dem Clyde, Humber, Wear, Mersey und Severn getrieben. Der Hafen von Sunderland, die Werfte von London, Southampton, Bristol, Hull, Glasgow u. s. f. stehen darin obenan. Man hat sich namentlich in England zuerst genöthigt gesehen, statt des Holzes Eisen bei der Schiffsconstruction zu verwenden. Die Zahl der in den letzten Jahren neu erbauten und im Königreich einregistrirten Schiffe beträgt jährlich gegen 1000; außerdem werden auch fortwährend auf englischen Werften Dampfschiffe für Rechnung fremder Länder gebaut. Hiezu kommt noch die große Zahl der in den britischen Colonien erbauten Schiffe.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Credit und Bankwesen. Der Credit hat in keinem Lande der Welt eine so großartige Entwickelung genommen wie in England, was sich vor Allem an der Ausdehnung des Bankwesens zeigt.

Die Bank von England ist unter allen Creditinstituten der Welt das erste und hat sich diese Stellung trotz mancher Krisen rühmlichst erhalten. Neben den Geschäften des Handelsverkehrs besorgt sie auch Geschäfte für die Regierung. Privatbanken und Aktienbanken bestehen neben der Bank von England in großer Zahl und haben einen sehr günstigen Aufschwung genommen, selbst ohne Ausgabe von Banknoten. Es herrscht in England allgemein der Gebrauch, daß alles disponible Geld der Privaten den Banken überwiesen wird, welche dann für ihre Kunden das Zahlungsgeschäft mittels Anweisungen besorgen. Die Banken selbst rechnen unter einander täglich durch das Clearing House ab und man schätzt den jährlichen Umsatz dieses Instituts auf 1900 Mill. Pfd. Sterl.

Die schottischen Banken haben neben den englischen eine gesonderte Entwickelung genommen und besonders das Depositengeschäft und das Sparkassengeschäft sehr kultivirt. In Irland ist die irländische Nationalbank das wichtigste Institut.

Finanzen. Der Staatshaushalt wird vom Parlamente von Jahr zu Jahr festgestellt. Die wichtigste Einnahmsquelle bilden die Zölle, welche aber jetzt von der Accise überholt zu werden scheinen. Die Gesammtstaatseinnahme beträgt circa 80 Mill. Den wichtigsten Posten der Staatsausgaben bildet die Verwaltung der Staatsschuld, welche jetzt 775 Mill. Pfd. Sterl. beträgt und fast nur aus Veranlassung von Kriegen entstand. Den größten Theil der Staatsschuld machen die sogenannten 3 % Consols aus, welche auch den wichtigsten Gegenstand des Effektenhandels bilden.

Die einzelnen Handelsplätze.

I. England mit Wales.

(England zerfällt in 52 Grafschaften, davon 12 in Wales.)

In Folgendem finden sich blos jene Grafschaften (Shires, Counties) aufgeführt, welche wichtigere Handelsplätze enthalten. London selbst gehört in drei Grafschaften, Widdlesex, Surrey und Kent.

London mit rund $3^1/_2$ Mill. Einwohner, die größte und volkreichste Stadt der Erde, an beiden Ufern der Themse, welche hier 600—900′ breit ist, hat eine Ausdehnung von 8—12 Meilen Durchmesser, etwa $^1/_2$ Mill. Häuser. Eigentliches Herz von London und Sitz des modernen Weltverkehrs ist die City auf dem linken Themse-Ufer und mit ihr wieder die Bank, in ihrer Nachbarschaft die Börse, das Rathhaus u. s. w. Fortwährend entstehen neue Quartiere. London ist nicht eigentlich Fabrikstadt, vereinigt aber politisches, kaufmännisches und industrielles Leben wie keine andere Stadt. In manchen Industrien steht sie allen Städten der Welt voran; besonders wichtig die Brauereien, Brennereien und Zuckerfabrikation, Fabrikation von Maschinen, Werkzeugen und Instrumenten. Schiffbau beschäftigt die Bevölkerung ganzer Stadttheile; auch chemische Fabriken, Porzellan- und Lederfabriken, Seifensiedereien; Fabrikation von Juwelierarbeiten und Modewaaren, Schuhwerk, Luxuswaaren u. dergl. ist berühmt. Wie die britische überhaupt, ist auch die Londoner Industrie charakteristisch durch die sorgsam durchgeführte Arbeitstheilung. London ist Centrum des Welthandels, dem es seine Größe verdankt. Die Schätze aller Nationen kommen in Tausenden von Schiffsladungen hier an, um wieder in aller Welt vertheilt zu werden.

Charakteristisch für das Londoner Geschäftsleben ist die ungemeine Regelmäßigkeit und glatte Schnelligkeit, mit der Alles von Statten geht. Der Grundsatz „Zeit ist Geld" tritt einem in den Straßen von London ununterbrochen entgegen; Alles klappt und fügt sich in den Gang der Minuten. Wagen und Menschen, die nach verschiedenen Richtungen sich bewegen, theilen sich in die verschiedenen Straßenhälften; nirgends wird müßig stillgestanden, die größten Geschäfte ohne Wortvergeudung abgeschlossen. In den Kaufläden ist Alles so eingerichtet, daß der Käufer mit einem Blick das ihm Gebotene überschaut und die festen Preise rasch erfährt. Gefeilscht wird nirgends. Das Annoncenwesen ist im höchsten Grade ausgebildet, Kaufhäuser, Hôtels, Vergnügungslocalitäten, Werkstätten und andere Unternehmungen senden durch alle Straßen, nach allen Bahnhöfen und öffentlichen Localen ihre Boten, mit Adressen beladen, aus. Ueberall sind Reclamen und Anzeigen angebracht.

Von den zahlreichen Bankinstituten ist die Bank von England als wichtigste schon genannt; daneben verdienen die Bank von Australien, die von britisch Nordamerika, die orientalische Bank, die Colonial-Bank u. s. w. rühmliche Erwähnung; dazu zahlreiche Aktiengesellschaften für Eisenbahnen, Dampfschifffahrt, Fabriken, Bergwerke und Versicherungswesen; der sogenannte Lloyd, eine Gesellschaft für Versicherung und Seewesen, die verschiedenen Verrechnungshäuser, das Trinity-House (für Sicherheitsanstalten zur See); die königliche Börse (für Waaren, Wechsel und Rhederei), die Stock-Börse (für Staatspapiere und Aktien), die Kornbörse und die Kohlenbörse. Für den Victualienhandel sind besonders wichtig der große Fleischmarkt und der Fischmarkt. Blühender Kohlenhandel. Verkehrsmittel hat London in

bewunderungswürdiger Weise ausgebildet. Mittelpunkt des Londoner Eisenbahnverkehres sind die Bahnhöfe von Cannon-Street und von Charing-Croß. Eine ganze Reihe von Eisenbahn-Stationen befindet sich theils in der Stadt, theils an der Peripherie derselben und die Bahnen laufen sowohl auf Viaducten als auch unter den Häusern entlang. Auf der Themse verkehren zahlreiche Dampfboote, in den Straßen circa 1400 Omnibus und 8000 Droschken. Geradezu riesenhafte Thätigkeit entwickelt das Londoner Hauptpostamt. Die elektrische Telegraphie findet im Londoner Stadtverkehr ausgedehnteste Anwendung und hat über die Dächer der Stadt weg Drähte überall hin geleitet, dazwischen 200 städtische Telegraphen-Stationen errichtet. Durch das Reuter'sche Telegraphenbureau wurde London auch Centrum der Welttelegraphie. Seehafen von London ist die Themse unterhalb der London-Brücke und erstreckt sich von da stromabwärts 24 Meilen bis Gravesend. Das Hafenleben concentrirt sich in den weltberühmten Londoner Docks (künstliche Wasserbassins zur Aufnahme von Schiffen). 12000 Schiffe finden bequem Platz; daneben kolossale Waarenhäuser und Lagerplätze. In diesen Docks werden die Frachten der einlaufenden Schiffe entweder sofort versteuert oder in den Lagerhäusern unverzollt liegen gelassen.

In Surrey: Croydon, 55652 Einw., Eisenbahnknotenpunkt.

In Kent: Deptford, 45973 Einw., mit Maschinenfabriken und Schiffswerften. Greenwich, am Ufer der Themse, Vorstadt von London, Maschinenfabrikation und Eisengießereien, Schiffswerften und Seilerbahnen. Woolwich, 41695 Einw., an der Themse, Eisenbahnstation, großartiges Arsenal, die kgl. Schiffswerften bilden den Bauplatz der britischen Panzerschiffe; viele Werkstätten und Docks. Gravesend, 21265 Einw., an der Themse, Eisenbahnstation, Betrieb von Fischfang und Gemüsebau. Lebhafter Verkehr mit London. Chatham, 45792 Einw., Eisenbahnknotenpunkt an der Themse, im Besitze aller für den Schiffbau nöthigen Anstalten. Canterbury, 20962 Einw., Knotenpunkt von 5 Bahnlinien, lebhafter Getreide-, Hopfen- und Wollhandel, Korn- und Hopfenbörsen. Ramsgate, 14640 Einw., treibt Schiffbau, Seilerei, Fischerei. Dover, 28506 Einw., berühmt durch seine internationale Lage an der schmalsten Stelle des britisch-französischen Kanals; lebhafter Personen-, Post- und Telegraphenverkehr von und nach dem Continent. Folkstone, 12698 Einw., am Kanal; großartiger Eisenbahnviaduct bei der Stadt; starker Verkehr mit Boulogne (Frankreich).

In Essex: Colchester, 26343 Einw., fabricirt Seide, Sammt, Eisen-, Messingwaaren, Seilerwaaren und Segel, Bier und Essig; Küstenhandel, Fischfang.

In Sussex: Brighton, eine commerciell wichtige Stadt, 9000 Einw., Eisenbahnknotenpunkt.

In Hampshire: Portsmouth, 113569 Einw., bedeutender Handelsplatz, erster britischer Kriegshafen. Unübertroffen die ausgedehnten Schiffswerften in Bezug auf alle für den Schiffbau nöthigen Anstalten. Eisenbahnknotenpunkt und nicht unbeträchtliche Rhederei. Berühmte Rhede von Spithead, Exercierplatz der britischen Kriegsflotte. Southampton, 53741 Einw., weltberühmter Seeplatz, hat Zuckerfabriken, Wagenfabriken und Schiffbau, bemerkenswerth als Station der britischen und anderer aus allen Weltgegenden hier eintreffenden Postdampfern, auch bedeutende Rhederei, Ausfuhr britischer Gewebewaaren und Einfuhr von Seide, Colonialwaaren, Tabak und Wolle. Insel Wight, ein Platz regen Seelebens. Auf ihr mehrere Ortschaften mit ansehnlicher Rhederei, Hummern- und Austernfang.

In Berkshire: Reading, 32324 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Fabrikation von Leinwand, Seidenbändern, Stecknadeln, Eisengießerei, Bau kleiner Schiffe, lebhafter Handel.

In Somersetshire: Bath, 52557 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, mit berühmter Papierfabrikation und heißen Quellen.

In Devonshire: Exeter, 34650 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, mit nicht geringer Rhederei. Plymouth, 68758 Einw., und Devonport, 49449 Einw. Plymouth, starker Kriegshafen, fabricirt Segeltuch, Zucker, Glas, Seife, Stärke; in Devonport vorzüglich Schiffbau, großartige Arsenale und Werften. Bedeutende Rhederei. Regelmäßige Dampfschifffahrten nach allen wichtigeren britischen Seehäfen.

In Cornwall: Truro, mit Eisenindustrie, Schmelzhütten und Porcellanfabrikation. Falmouth, Handelsstadt.

In Gloucestershire: Gloucester, 18341 Einw., am Severn, Seifen- und Messerschmiedwaarenfabrikation, wichtiger Viehhandel. Cheltenham, 44519 Einw., mit sehr besuchten Mineralquellen. Bristol, 182552 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, sehr wichtiger Seeplatz. Fabriken für Glas, Seife, Tabakwaaren, Wachstuch, Zucker, Eisenwaaren, Thonwaaren, Teppiche, Farben und Hüte, ansehnliche Brauereien, Brennereien, Eisengießereien; berühmte Leder- und Sattlerwaaren und die sog. Bristoler Diamanten (unechte Schmuckwaaren). Regsamer Schiffbau. Sehr blühender Seehandel nach auswärtigen Ländern. Einfuhrartikel: Tabak, Rohzucker, Spirituosen und Wein, Thee, Cacao, Holz, Talg, Wolle und Häute; Ausfuhrartikel: Eisen und Eisenwaaren. Berühmt seine heißen Mineralquellen.

In Shropshire: Shrewsbury, 23400 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Eisenindustrie und Flachsspinnerei.

In Cheshire: Chester, 35257 Einw., treibt vorzugsweise Küstenhandel; hat Schiffswerfte, Seilerbahnen, chemische Fabriken, Seifensiedereien, eine Schrotfabrik, Gerbereien und Tabaksfabriken. Birkenhead, 65971 Einw., mit tiefen, großen Docks, zahlreichen Werften zum Kalfatern der Schiffe; Rhederei und Handel sind eine Pertinenz von Liverpool. Stockport, 53000 Einw., ein Hauptsitz der britischen Baumwollindustrie in allen Zweigen; Fabrikation von Seidenwaaren, Garnen, Hüten, Bürsten, Maschinen, Eisen- und Messingwaaren, Webeschiffen.

In Staffordshire: Stoke upon Trent, 130955 Einw., großartige Eisenbahnstation, ausgedehnte Fabrikation von Thon- und Porcellanwaaren. Longton, 19748 Einw., arbeitet in derselben Branche. Wolverhampton, 68291 Einw., sehr thätiger englischer Industrieplatz; Fabrikation von Eisenwaaren, als: Feuerungsgeräthen, Schlosserwaaren, Gewehren, Schrauben, Messerwaaren und dergl., ferner von verzinnten Waaren, Messingwaaren, Papiermaché, Chemikalien, Seilerwaaren und Leder. Nennenswerthe Börse. Rege Verbindung durch mehrere Bahnlinien mit Birmingham.

In Warwickshire: Birmingham, 343787 Einw., Knotenpunkt von 7 Eisenbahnlinien und einer der größten Industrieplätze der Welt, als Produktionsplatz von Metallwaaren unübertroffen. Lieferung aller Erzeugnisse aus Metall, und zwar aus Gold, Silber, Stahl, Eisen, Kupfer, Bronce und Messing, auch Glas. Bis in's Kleinste durchgeführte Arbeitstheilung; jeder Artikel hat seine eigenen Werkstätten und Arbeiter. Eiserne Geräthe für Handwerker, wie für den Haus- und landwirthschaftlichen Gebrauch, Maschinen und dergl. werden in kaum beschreiblichen Mengen geliefert. Hervorragende

Fabrikation von blanken Waffen, Nadeln, Springfedern, Stahlfedern, Metallknöpfen, Bijouteriewaaren, großartige Glasindustrie. Sehr entwickeltes Eisenbahnnetz.

In Suffolk: Ipswich, 42947 Einw., an dem Seeschiffen zugänglichen Orwell. Am Flusse Quais und Docks. Die Stadt besitzt über 180 Schiffe. Kornhandel, Schiffswerfte, regelmäßige Dampfschiffkurse; ein unterseeischer Telegraph führt nach der niederländischen Küste bei Haag.

In Norfolk: Norwich, 80386 Einw. An Stelle der früheren Tuchindustrie jetzt Seiden- und Worstedfabrikation. Getreidehandel. Great Yarmouth, 41918 Einw., am Ufer des Yarn, Schiffen bis zu 200 Tons zugänglich, mit 600 Seeschiffen. Küstenhandel, Härings- und Makrelenfang. Kornbörse, Schiffswerfte. Fabrikation von Segeltuch, Seilerwaaren.

In Northamptonshire: Northampton, 41168 Einw. Fabrikation von Schuhwaaren, Spitzen, Eisen- und Messingwaaren, Malz und Leder. Kornbörse.

In Leicester: Leicester, 95220 Einw. Schafwollenproduktion. Hauptsitz der britischen Strumpfwirkerei.

In Derbyshire: Derby, 49810 Einw. Eisenbahnknotenpunkt mit großer Bahnstation und Werkstätten der Midland-Bahn. Seidenfabriken, Strumpf- und Porcellanfabriken.

In Nottinghamshire: Nottingham, 86621 Einw. Eisenbahnknotenpunkt. Industrieplatz, Börse und Kornbörse.

In Lincolnshire: Lincoln, 26766 Einw., Centrum von 5 Bahnlinien. Große Pferdemärkte. Handel in Korn, Kohlen und Holz.

In Lancashire: Preston, 85427 Einw., von 120 Baumwollenfabriken umgeben, kleinen Schiffen zugänglich. Küstenhandel. Blackburn, 76339 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, Baumwollfabriken. Rochdale, 44559 Einw. Flanell-, Woll- und Kattunfabrikation, Maschinenbau, Eisen- und Messingindustrie. Glänzende Entwickelung des Associationswesens. Oldham, 82624 Einw. Fabriken für Baumwoll-, Seiden- und Wollwaaren mit über 100 Dampfmaschinen. Manchester, mit dem gegenüberliegenden Salford eine Stadt, 475990 Einw. Dem Handel dienen eine großartige Börse, eine große Kornbörse, 12 Markthallen, eine Anzahl von Banken u. a. Ungeheure Arbeitsthätigkeit auf industriellem Gebiete: Baumwollfabriken, Maschinenfabriken, Sägemühlen, Gießereien, Färbereien, kleine Stahlwaarenfabriken. Den Kern riesenhafter Thätigkeit von Manchester bildet die Baumwoll-Industrie. In einem Umkreise von 12 Meilen liegen 280 Städte und Dörfer mit Baumwollindustrie. Hier ist der Kattun Beherrscher aller Interessen. Eine Reihe sinnreicher Erfindungen sind von hier ausgegangen; tausendfingerig arbeitet die Maschine. Liverpool, 493405 Einw., am Ausfluß des Mersey in die irische See, nebst London der erste Seehafen der Welt und eine der großartigsten Werkstätten des modernen Welthandels. Die Gliederung der Stadt wird hauptsächlich bestimmt durch den Fluß und die Docks, sowie durch Bahnhöfe. Die ganze Länge der gesammten Docks beträgt $4^1/_2$ Meilen; an ihnen concentrirt sich das Geschäftsleben der Stadt. Leben und Reichthum verdankt Liverpool seinem überaus großartigen Handel und der Seeschifffahrt. Die Stadt ist die einzige, die in Bezug auf Großartigkeit des Handels mit London rivalisiren kann, ja letzteres in mancher Hinsicht übertrifft. Vor London hat es den großen Vorzug voraus, daß es dem atlantischen Ocean zugekehrt und deßhalb für den Handelsverkehr auf dem Weltmeere

günstiger situirt ist. Handel mit überseeischen Waaren. Vier Fünftel des englischen Handels mit den Vereinigten Staaten gehen über Liverpool; auch Verkehr mit Südamerika, Westindien, Ostindien und China. Die Exporte umfassen hauptsächlich Baumwollstoffe und Garne, Woll-, Leinen- und Seidenwaaren, Produkte der britischen Metallindustrie, Salz, Kohlen und Thonwaaren. Die Einfuhr bringt vor Allem Baumwolle. Größter Baumwollenmarkt der Erde. Die Rhederei von Liverpool ist die erste der Welt, großartiger als die Londoner. 2451 Seeschiffe (worunter 223 Dampfer). Größter Auswandererseehafen in Großbritannien. Personen- und Postdampferverkehr. Es gibt keinen nennenswerthen Hafen der Welt, der nicht mit Liverpool in Dampferverbindung gebracht wäre. Die hervorragendsten Dampfschifffahrtsunternehmungen der Welt haben hier ihren Hauptsitz oder Agenturen. Alle Anstalten zur Hebung des Verkehres sind musterhaft vertreten: Börse, Banken, Assecuranzgesellschaften u. s. f.

In Yorkshire: York, 43796 Einw., Seeschiffen von 100 Tons zugänglich, Centrum von sechs Eisenbahnlinien, Industrie. Hull (Kingston upon Hull), 121842 Einw., an der Mündung des Hull, einer der thätigsten britischen Seeplätze. Flachsindustrie, Seilerbahnen, Dampfmaschinen, Baumwollwaaren, Ketten, Anker, Zucker, Thonwaaren. Wichtiger ist der Handel, unterstützt durch etwa 580 Schiffe, hauptsächlich nach den Nordsee- und Ostseeländern. Direkte Dampfschiffsverbindungen nach allen wichtigeren Häfen der Nord- und Ostsee. Schiffbau. Wallfischfahrer. Leeds, 259212 Einw., Eisenbahn-Centrum, Hauptsitz der britischen Tuch- und Wollenstoffindustrie, welche auch die ganze Umgebung beherrscht. Bradford, 145830 Einw., neben Leeds ein Hauptplatz der Wollindustrie. In der Nähe Eisenwerke und Kohlengruben. Halifax, 65510 Einw., nächst Leeds und Bradford der wichtigste Platz der Woll- und Worstedindustrie. Huddersfield, 70253 Einw., ebenfalls ein Hauptsitz der Wollindustrie. Sheffield, 239946 Einw., Eisenbahn-Centrum, in der Nähe ergiebiger Eisen- und Kohlengruben, war schon im 13. Jahrhundert wegen Messerwaaren berühmt, jetzt der erste Platz der Erde für Schneidewerkzeuge, als: Messer, Scheeren, Gabeln, Sägen, Sensen, Handwerkzeug. Die Stahlproduktion von Sheffield ist kaum irgendwo in England übertroffen. Auch plattirte Waaren, Nickelsilberwaaren, Messingwaaren, optische Instrumente, Knöpfe, Dampfmaschinen, Eisengußwaaren.

In Durham: Sunderland, 98242 Einw., Seestadt, an der Mündung des Wear. Die Docks neu und geräumig. Erster Platz in Großbritannien für den Schiffbau. Die Stadt besitzt selbst über 900 Seeschiffe, exportirt Schiffsausrüstungsgegenstände. South Shields, 45336 Einw., an der Mündung des Tyne, mit Schiffswerften und nahezu 300 eigenen Schiffen, welche Kohlen exportiren. Gateshead, 48627 Einw., mit Eisengießereien, Anker- und Kettenschmieden, Schiffswerften, Kohlengruben.

In Northumberland: Newcastle upon Tyne, 128443 Einw., am linken Ufer des Tyne, Eisenbahnknotenpunkt. Erster Platz in Großbritannien für den Steinkohlenhandel; von etwa 640 Schiffen, welche der dortigen Rhederei gehören, ist der größte Theil mit dem Steinkohlenexport beschäftigt. Auch Eisen- und Maschinenexport. North Shields, Marktstädtchen, an der Mündung des Tyne, mit Schiffswerften, Seilerbahnen, Ankerschmieden, Thon- und Salzindustrie, besitzt gegen 860 Schiffe. Hauptgegenstand des Exports die Steinkohle.

In Glamorganshire (Wales): Cardiff, 39536 Einw. Bedeutender

Seehandel nach dem Auslande. Export von Eisenwaaren und Steinkohlen. Merthyr Tydfild, 51449 Einw., schmutzige Industriestadt, Centrum des Eisen- und Kohlendistriktes von Südwales. Swansea, 51702 Einw., mit Hafen und ansehnlichen Docks, Kupferschmelzen, Eisengießereien, Zinkwerken, Schiffswerften, Seilerbahnen, Thonwaarenindustrie, 150 Seeschiffen, Küstenhandel.

II. In Schottland

(mit 21 Grafschaften, dazu die Orkney- und Shetland-Inseln).

In Edinburgshire: Edinburgh, 197581 Einw., wunderschön und malerisch gelegen, ist keine Fabriks- oder Handelsstadt, aber Centrum des geistigen und politischen Lebens für das thätige schottische Volk. Blühender Buchhandel, Börse, Kornhalle. Zahlreiche Bahnlinien, Schifffahrt vom benachbarten Leith aus dienen dem Verkehr. Leith, 44280 Einw., der Seehafen von Edinburgh. Ansehnliche nasse Docks zur Aufnahme der Schiffe, mehrere Werften u. s. f. mit 180 Seeschiffen. Handel nach dem Auslande wie nach den britischen Küsten. 500 Fischerboote arbeiten in der Umgebung. In Lanarkshire: Glasgow, 547538 Einw., commerciell und industriell die bedeutendste Stadt Schottlands, an beiden Ufern des Clyde. Bevölkerung zum größten Theile Arbeiter. Glasgow ist eine der hervorragendsten Industriestädte der Welt, begünstigt durch die Nähe großer Eisen- und Kohlenlager. Wichtig namentlich die Baumwollspinnerei und Weberei, Woll-, Worsted-, Jute- und Seidenindustrie. Maschinen- und Schiffbau ist weltberühmt, namentlich die Werfte für den Bau eiserner Schiffe. Chemische Industrie, Glas- und Thonindustrie, Zuckerfabrikation. Nicht weniger bedeutend ist Glasgow als Handelsstadt. Unterstützt durch zahlreiche Bahnlinien und Kanäle und durch den für große Seeschiffe fahrbaren Clyde hat sich Glasgow zu einer der ersten europäischen Handelsstädte aufgeschwungen, exportirt Produkte der eigenen Industrie, ꝛc. Mit dem Handel und der Industrie hat sich die Rhederei ausgedehnt und vervollkommnet. 892 Seeschiffe, worunter 389 Dampfer. Dampfschifffahrtsunternehmungen. Zehn Eisenbahnlinien gehen von hier aus.

In Renfrewsshire: Renfrew fabricirt Muslin und Eisenwaaren und baut Schiffe. Paisley, 48240 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, Schiffen bis zu 180 Tons zugänglich. Blühende Industrie in Baumwollwaaren. Greenock, 57851 Einw., am Clyde, fabricirt eiserne Schiffe, Segeltuch und Seilerwaaren, Zucker, Maschinen. Der Hafen ist den größten Schiffen zugänglich. 400 Schiffe und über 500 Fischerboote. Verkehr nach dem Auslande, Küstenhandel.

In Perthshire: Perth, 25585 Einw., am Tay, Centrum von 5 Eisenbahnlinien mit Flachsfabriken und etwa 60 eigenen Schiffen. Küstenhandel.

In Forfarshire oder Angus: Dundee, 119141 Einw., Hauptsitz des Leinwandhandels in Großbritannien. 240 Schiffe; starker Verkehr mit dem Auslande, lebhafter Küstenhandel. Hauptexportartikel ist Leinwand.

In Aberdeenshire: Aberdeen, 88125 Einw. Leinwand-, Wollen- und Baumwollfabrikation, Maschinen-, Papier-, Seifen- und Kerzenfabrikation, Gerbereien, Seilerei, Eisengießerei. Große Hafenanlagen, Docks und Schiffswerfte; Schiffbau und Rhederei; große Seefischerei (Grönlandfahrer). 282 Segel- und Dampfschiffe.

In Banffshire: Banff, Küstenstädtchen und Eisenbahnknotenpunkt, mit 130 Schiffen. Küstenhandel, Verkehr nach dem Auslande.

In Invernesshire: Inverneß, 14500 Einw. Bedeutender Handel mit Wolle und Schafen. Rhederei mit 270 Schiffen.

Die Orkney-Inseln (Orkaden) im Ganzen 49, davon 27 bewohnt. Zu den Inseln gehören etwa 50 Seeschiffe und gegen 700 Fischerboote.

Die Shetland-Inseln, 117 Inseln, davon 30 bewohnt; mäßig hoch, meist mit zerklüfteten Steilküsten. Hauptbeschäftigung: Viehzucht und Fischfang mit 700 Fischerbooten.

III. In Irland

(enthält 4 Provinzen: Leinster, Munster, Connaught und Ulster, mit zus. 32 Grafschaften.)

In Leinster: Dublin, 295841 Einw., an der Mündung des Liffey-Flusses. Schöne Quais. Große Docks mit Waarenhäusern umbaut. Die Industrie war früher blühender; jetzt noch 638 Fabriken und gewerbliche Anstalten mit über 20000 Arbeitern. Berühmte Produkte der Dubliner Industrie: Porter und Whisky. Etablissements für Maschinenbau, Luxuswagen, Eisenschiffe, chemische Fabriken, Eisengießereien. Ansehnliche Rhederei: 527 Schiffe. Küstenhandel. Die Bank von Irland, die Börse, die Stock- und Kornbörse u. a. Dublin auch Ausgangspunkt der irischen Bahnen; 5 Bahnhöfe. Kingstown, Seestädtchen mit Hafen; vermittelt einen Theil des Dubliner Seeverkehrs, maritime Vorstadt von Dublin. In Munster: Wexford, Hauptstädtchen, Rhederei von 100 Schiffen. Küstenhandel. Cork, 78382 Einw., Knotenpunkt von 5 Bahnlinien; Schiffen von 600 Tons noch zugänglich; besitzt über 300 Schiffe, exportirt Butter, Fleisch und Speck. Limerick, 39828 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, fabricirt Angelhacken, Handschuhe, Spitzen, hat 50 Seeschiffe; exportirt Victualien. Waterford, 23337 Einw., für Schiffe bis zu 800 Tons zugänglich, hat selbst circa 180 Seeschiffe. In Ulster: Belfast, 174394 Einw., der erste Industrieplatz Irlands. Leinenindustrie und Leinwandhandel. Ueber 30 Flachsspinnereien mit etwa 500000 Spindeln, viele Webereien, 5 große Fabriken für Baumwollwaaren, große Seilerbahnen und Segeltuchfabriken 2c. Weitaus der meiste Seeverkehr geht über die irische See nach England und Schottland; Docks, 4 Eisenbahnlinien; Dampferfahrten nach England und Schottland; Börsen und Banken, Aktiengesellschaften, Leinwandhalle u. a. Londonderry, 25242 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Flachsspinnerei. Gegen 40 Seeschiffe gehören zum Hafen. Hauptsächlich Küstenhandel.

IV. Inseln in den britischen Meeren.

Die Insel Man, 13 Meilen lang und 8 Meilen breit, einer der ergiebigsten britischen Bergbaudistrikte. Silber, Blei, Zink, Eisen, Kupfer.

Die Kanalinseln: Insel Jersey, 56627 Einw. Acker- und Obstkultur. Rhederei und Fischfang. Insel Guernsey, Weizenkultur, Obstbau. Alderney-Kühe. Schifffahrt und Fischerei.

V. Die auswärtigen Besitzungen.

Dieselben umfassen im Ganzen $7,_6$ Mill. engl. Quadr.-Meilen mit über 203 Mill. Einw. Hierher gehören:

In Europa noch Gibraltar, die Inselgruppe von Malta und Helgoland.

In Nordamerika zus. etwa $3^1/_3$ Mill. engl. Quadr.-Meilen mit $3,_7$ Mill. Einw. Bestandtheile: Ober- und Untercanada, Neu-Braunschweig, Neu-

Schottland, Neufundland, Brit. Columbia, Vancouvers Insel, Prinz Edwards Insel, Hudsonsbai-Länder, Manitoba und das Nordwest-Territorium.

In Mittel- und Südamerika zus. 109033 engl. Quadr.-Meilen mit $1^1/_3$ Mill. Einw. Bestandtheile: Bermudas-, Bahamas-, Turks- und Caiko's-Inseln, Jamaica, Jungfern-Inseln, Tortola, St. Christopher, (St. Kitts), Angilla, Nevis, Antiqua, Montserrat, Dominika, St. Lucia, St. Vincent, Barbadoes, Granada, Tobago, Trinidad, Britisch Honduras, Britisch Guyana und Falkland-Inseln.

In Afrika zus. 236652 engl. Quadr.-Meilen mit $1,_8$ Mill. Einw. Bestandtheile: Cap, Griqualand West, Natal, Mauritius, Ascension, St. Helena, Gambia, Sierra Leone, Goldküste, ehemals holländische Besitzungen, Lagos.

In Australien zus. circa 3 Mill. engl. Quadr.-Meilen und etwa $2^1/_2$ Mill. Einw. Bestandtheile: der australische Continent, Tasmanien, Neuseeland und Norfolk-Inseln u. a.

In Asien zus. 937042 Quadr.-Meilen mit 193 Mill. Einw. Bestandtheile: Indien, britisch Birma, Hongkong, Labuan, Straits Settlements.

(Ausführlich vergl. die einzelnen Welttheile und entsprechenden Länder.)

Frankreich.

Größe, Lage, Bodengestaltung ꝛc. Das Gebiet der französischen Republik umfaßt jetzt 528576 Quadr.-Kilom. in 87 Departements und erfreut sich einer vorzüglichen Weltlage: im Norden der britisch-französische Canal, welcher leichte Seeverbindung mit ganz Nordeuropa ermöglicht; im Westen der atlantische Ocean für den Verkehr mit transoceanischen Ländern; im Süden das Mittelmeer als gefahrlose Verbindung mit ganz Südeuropa; die festländischen Nachbarn alte Culturvölker mit ausgedehnten Bedürfnissen. Lage und Grenzverhältnisse also im Ganzen glücklich.

Die horizontale Gliederung des Landes zeigt eine regelmäßige und zusammenhängende Gestalt. Die großen Vorsprünge und Buchten des französischen Gebietes gegen die Nordsee und gegen den Kanal weisen das lebhafteste commercielle Leben auf; die zum Lande gehörenden Inseln sind nicht von commercieller Bedeutung. Die Küste des Mittelmeeres bildet einen einzigen großen Golf, den von Marseille mit den Rhonemündungen. Die Höhen- und Oberflächen-Verhältnisse sind günstig; das Land besitzt hinreichende Gebirgsmassen, um reichlicher Bewässerung Nahrung zu geben, ohne daß der Verkehr dadurch gehindert wäre. Im Allgemeinen ist der Süden und Osten gebirgig, der Norden und Westen flach; eigentliche Ebenen fehlen, selbst im Tieflande ist der Boden wellenförmig. Die bedeutendsten Ebenen sind in Lothringen, in Burgund und am atlantischen Ocean. Die Gewässer Frankreichs gehören hauptsächlich vier großen Stromgebieten an, dem der Seine, der Loire, der Garonne und der Rhone. Neben diesen Hauptströmen und ihren Nebenflüssen sind nur noch unbedeutende Küstenflüsse, sowie die mit ihren Mündungen nicht mehr Frankreich angehörenden Flüsse: Maas und Schelde. Binnenseeen fehlen mit Ausnahme eines Theiles des Genfer See's. Clima und Vegetation sind ziemlich mannigfaltig, aber im Ganzen günstig; nirgends

lang nachhaltende Fröste, in Süd-Frankreich sogar ein fast italienisches Clima. Die Bevölkerung Frankreichs ist in den letzten 20 Jahren fast gleich geblieben, hat in manchen Theilen sogar abgenommen und nur in den größeren Industriestädten zugenommen. Sie beträgt 36,102921. Diese Bevölkerung gehört größtentheils der landwirthschaftlichen an, die ungefähr doppelt so stark ist als die industrielle.

Landwirthschaft **etc.** Frankreich ist nicht geradezu ein Ackerbaustaat, aber die Bodenproduktion nimmt doch im ganzen Erwerbsleben eine gebührende Stellung ein. Die Verhältnisse des Grundbesitzes sind durch die Revolution wesentlich umgestaltet und der Grundbesitz zerstückelt worden. Vorwiegend ist jetzt mittlerer Grundbesitz. Der bei weitem größte Theil des Bodens ist gut angebaut, nur kleine Gebiete unfruchtbar. Die Gesammtproduktion im Steigen. Frankreich producirt soviel Getreide, daß eine mittelgute Ernte eben den Bedarf deckt, bei einigermaßen ungünstiger Ernte muß importirt werden. Im Laufe von 40 Jahren hat Frankreich um 34 Mill. Hektoliter mehr eingeführt als ausgeführt. Der wichtigste Einfuhrplatz ist Marseille, wohin durch das Mittelmeer aus den Donau-Tiefländern Getreide gelangt. Der Waizen hat die übrigen Getreidearten mehr und mehr bei wachsender Ergiebigkeit der Ernten verdrängt. Außerdem ist Hafer, Gerste, die Kartoffel, die Hülsenfrüchte, Zuckerrübe, Oelpflanze, Gespinnstpflanzen, namentlich Hanf, Hopfen, die Kastanie, die auch vielfach als Nahrungsmittel dient, die Olive im südlichen Frankreich, der Maulbeerbaum ebenfalls im südlichen Frankreich wichtig. Von hervorragender Bedeutung ist der Weinbau. Kein Land der Erde besitzt ihn in so ausgedehntem Maße und zieht so großen Gewinn daraus. In Frankreich leben 2 Mill. Menschen vom Weinbau und nur 9 Departements entbehren ihn. Qualität und Quantität der Ernten sind ungemein verschieden; von einzelnen Sorten sind besonders erwähnenswerth: die Champagner-Weine, am besten um Rheims, die Bordeaux-Weine, nicht allein aus der Umgebung der Stadt Bordeaux, sondern auch aus weiteren Umkreisen, (werden nebst den Champagner-Weinen am meisten exportirt); die Burgunder-Weine aus dem südlichen Frankreich in mannigfaltigen Sorten. Von anderen Zweigen der Bodenkultur sind noch der Tabak, ein Staatsmonopol, nur in 9 Departements angebaut und schlecht, ferner der Krapp, der Waid, verschiedene Farbenpflanzen, Trüffeln und anderes zu erwähnen. Die Gartenkultur steht in verschiedenen Gegenden auf hoher Stufe und exportirt Blumen und Früchte. Die Waldwirthschaft ist weder ausgedehnt noch gut, doch sind nur einzelne Distrikte arm an Wald. Im Ganzen sind etwa 8 Mill. Hektaren mit Wald bestanden. Die Viehzucht entspricht nicht den übrigen volkswirthschaftlichen Verhältnissen und deckt nicht den eigenen Bedarf; nur das nördliche Frankreich ist reich an Vieh; in der Provence dagegen gibt es Ortschaften, die nie eine Kuh gesehen haben. An Pferden zählt man verschiedene Racen, worunter namentlich die normanische und das Percheron-Pferd rühmlich bekannt sind. Die Rindviehzucht ist stark im Zunehmen, trotz lebhaften Imports aus den Niederlanden, Deutschland und Schweiz. Die Wollproduktion reicht nicht hin, deßhalb starke Einfuhr aus Südamerika und Australien; lebhafte Geflügel- und Kaninchenzucht.

Die Fischerei wird noch von den französischen Seeplätzen lebhaft betrieben und zwar von den Häfen der Nordküste Häringsfang, von denen der Westküste Sardellenfang und Thunfischfang, ebenso von den Häfen der Südküste; auch die Flußfischerei wird gewerbsmäßig und mit Erfolg betrieben.

Bergbau. Gesetzlich ist der Staat Eigenthümer der nutzbaren Mineralien unter der Erde; die Bergwerksunternehmer werden mit den Grubenfeldern belehnt. Das Recht der Belehnung — selbst auf dem Gebiete dritter Personen — hat sich die Regierung vorbehalten. Der Bergbau steht unter der Leitung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten. Die wichtigsten Produkte sind Kohle und Eisen; an anderen Fossilien wird nur wenig gewonnen.

Die Steinkohle Frankreichs vertheilt sich auf eine große Zahl kleiner Kohlenbecken, welche in 45 Departements vertheilt sind. Die bedeutendste Produktion entwickeln die Departements: Nord, Gard, Saône et Loire, Pas de Calais, Rhonemündungen, Herault; die Departements Calvados, Nord, Isère, Mayenne und Sarthe enthalten die meisten Braunkohlen. Die Produktion reicht bei weitem nicht aus für den Bedarf, so daß Frankreich bedeutende Massen Kohlen importiren muß, und zwar aus England, Belgien und Deutschland.

Die Eisenbergwerke Frankreichs sind zahlreich und bedeutend, leiden aber an dem Uebelstande, daß sie von den Kohlenbecken weit entfernt liegen und daher der Betrieb der Gruben wie die Verhüttung der Erze bedeutend vertheuert werden. 58 Departements haben Eisengruben; die Quantitäten wie die Preise sind aber in denselben sehr verschieden. Fast die Hälfte der eisenproducirenden Departements verbrauchen ihr Produkt selbst zu Zwecken der Metallindustrie. Die Produktion ist seit 1853 ziemlich gleichmäßig geblieben und schwankt zwischen 30—40 Mill. Ctr. Erz im Werth von 13—15 Mill. Fr.

Industrie. Seit 1791 herrscht das Prinzip der Gewerbefreiheit, welches neben den Talenten und dem Fleiß der Franzosen das Meiste zur Hebung der französischen Industrie beitrug. Staatseinrichtungen, die den Schutz und die Förderung der Industrie bezwecken, sind: die Conseils de prud'homme, Wanderbücher, Gesetze zur Regelung des Lehrlingsverhältnisses und der Kinderarbeit, Erfindungspatente, Schutz der Fabrikzeichen, Industrieausstellungen, ein technischer Gewerberath des Handelsministeriums, Gewerbekammern, eine Gesellschaft zur Förderung der Nationalindustrie, endlich eine Zollgesetzgebung, die von jeher auf den Schutz der Industrie bedacht war. Die hervorragendsten Zweige der französischen Industrie sind: die Wollindustrie, zu den entwickeltsten Erwerbszweigen des Landes gehörend. Für feine Wollstoffe ist Frankreich unübertroffen; sehr bedeutend ist auch hier die Leistung der Färberei, in der Fabrikation von Tuchen dagegen ist Frankreich von anderen Ländern überholt. Mittelpunkt für die französische Modestoff-Fabrikation ist Elboeuf; Flanelle werden vorzugsweise in der Umgebung von Rheims fabricirt, unübertroffen ist Frankreich in Merinos, Tibets, Mousselins de laine und Kaschemir. Bezüglich der Damenkleiderstoffe und der Shawls ist Frankreich in Muster und Colorit fast unerreicht, in letzterer Hinsicht nur von Indien übertroffen. Die Seidenindustrie gehört ebenfalls zu den hervorragendsten Erwerbszweigen, beherrscht den Weltmarkt und setzt jährlich etwa 1500 Mill. Fr. um. Rohseide wird in Menge aus Italien, der Schweiz und China importirt. Die Seidenweberei ist hauptsächlich in den Departements an der Rhone heimisch, in und um Lyon; was Vielseitigkeit der Artikel, Vortrefflichkeit der Arbeit, Schönheit der Farbe, Geschmack und künstliche Durchführung betrifft, ist die französische Seidenindustrie unerreicht. Sie verdankt das theils der hohen Ausbildung der Musterzeichnung, theils der Specialisirung. Die Baumwollindustrie wird nur von der englischen übertroffen, an Geschmack

und Schönheit nicht einmal von dieser. Sie ist hauptsächlich in den nördlichen Provinzen vertreten und ihre Waaren zeichnen sich durch geschmackvolle und elegante Muster, schöne Farbe und saubere Durchführung aus. Andere berühmte Zweige der französischen Industrie sind: die Spitzenfabrikation, vorzugsweise in Alençon, die Stickerei in einem Gesammtwerthe von 250 Mill. jährlich, die Strumpfwirkerei, die Bekleidungsindustrie, in welcher Paris die Weltmode beherrscht, die Leinenindustrie, wo die häusliche Beschäftigung immer mehr durch die Maschine verdrängt wird; die Lederindustrie, welche berühmte Waaren producirt, theilweise von höchster Eleganz, die Fabrikation von Hüten, fertiger Beschuhung, von Mode- und Putzartikeln; die Metallwaarenindustrie mit höchst geschmackvollen Galanterie- und Gußwaaren, der Maschinenbau, am großartigsten in den Werken des Creusot vertreten, die keramische Industrie mit vorzüglicher Porzellanfabrikation, Glas- und Kristallwaarenfabrikation u. s. w., endlich die Fabrikation von Chemikalien, Parfümerien, Papier, Nahrungsmitteln (Branntwein und Rübenzucker).

Die rühmenswertheste Erwähnung verdienen aber noch die sogenannten Pariser Fabrikate: Bijouterie- und Tableteriewaaren, Gold-, Silber- und leonische Waaren, Kinderspielwaaren, Lackwaaren, Papierwaaren, Möbel, Schmucksachen, Zündwaaren, Portefeuillewaaren und anderes, womit der französische Erfindungsgeist und Geschmack in unerschöpflicher Thätigkeit jahraus jahrein den Markt der civilisirten Welt überstreut.

Die gesammte industrielle Produktion Frankreichs wurde vor dem Verluste von Elsaß-Lothringen auf einen Jahreswerth von 11000 Mill. geschätzt.

Handel. Der inländische Handel kann, da die nöthigen Anhaltspunkte nicht vollständig vorhanden sind, nur annähernd geschätzt werden und dürfte etwa 30—40 Milliarden betragen. Aufschluß über seinen Umfang geben einigermaßen die bedeutende Binnenschifffahrt, welche u. a. auf den Flüssen und den dem Staate gehörigen Canälen Wasserzölle für 30 Mill. Tonnen (à 1000 Kilogr.) bezahlt; ferner der Eisenbahnverkehr; die Küstenschifffahrt, welche 2½—3 Millionen Tonnen jährlich in Bewegung setzt; die Accisen oder Stadtzölle (octrois), welche 120 Mill. Fr. übersteigen und durchschnittlich etwa 10% vom Werthe der Waaren erreichen, so daß man aus dem Betrag dieser Gefälle einigermaßen auf die städtische Consumtion (insbesondere an Branntwein, Wein, Bier, Fleisch, Fischen, Oel und Essig) schließen kann. Man nimmt an, daß die in Betracht kommenden 1430 Städte Frankreichs für 20 Milliarden jährlich kaufen und verkaufen. Ein weiterer Anhaltspunkt für den Binnenhandel sind die Märkte. Diese haben indessen viel von ihrer früheren Wichtigkeit verloren. Etwa 7000 Städte, Dörfer und Marktflecken haben Jahrmärkte, deren Gesammtzahl jährlich 30,000 beträgt. Die gewöhnlichen Märkte sind zahlreicher; sie finden in 10000 Gemeinden, und zwar meistens wöchentlich oder zweimal monatlich statt.

Viel genauer ist die Kenntniß vom auswärtigen Handel. Nächst Großbritannien und den Vereinigten Staaten entwickelt Frankreich unter den Staaten der Erde die größte Handelsthätigkeit. Die Grundlagen derselben sind die reiche eigene Produktion an Rohstoffen und Industrieartikeln, die günstige Weltlage im Herzen Europas und an den belebtesten Meeren, die ausgebreiteten Verkehrsmittel, ein rationelles Geld- und Creditsystem; auch der bedeutende politische Einfluß des Landes, seine Land- und Seemacht konnte nur von Vortheil sein; ebenso der französische Colonialbesitz. In der Zeit von 1827

bis 1860 hat der Generalhandel Frankreichs mit seinen Colonien und dem Auslande eine Zunahme von 500% erfahren. Am lebhaftesten ist der Verkehr mit England, Belgien, Deutschland, Italien, der Schweiz und den Vereinigten Staaten. Die wichtigsten Artikel der Einfuhr sind im Durchschnitt längerer Jahre: Seide, Getreide, Wolle, Steinkohlen, Baumwolle, Häute, Thiere, Holz u. dergl.; bei der Ausfuhr die Produkte der französischen Industrie, namentlich Seide und Seidenwaaren, Wollwaaren, Wein, kurze Waaren u. dergl.

Verkehrsmittel. Dieselben sind durchgängig vorzüglich entwickelt. Die wichtigsten Bahnlinien Frankreichs sind (1875) folgende:

1. Pariser Gürtelbahn, 20 Kilom. in Betrieb (dem alten Netz angehörig. Gesammteinnahme pro Tag und Kilometer 648 Fr. (gegen 545 im Vorjahre).

2. Die Nordbahn beherrscht mit 1631 Kilomtern die internationalen Linien zwischen dem Canal von Calais und Paris, sowie zwischen Belgien und Paris. Hinsichtlich des Verkehrs vom Canal nach Paris concurriren die Linien Boulogne-Paris und Calais-Arras-Paris. Unter den nach Belgien führenden Linien ist die über Lille vorzugsweise für den Verkehr mit den großen belgischen Handelsplätzen, Gent und Antwerpen bestimmt, die über Valenciennes für den Verkehr mit Brüssel und die über Soissons und Laon für den Verkehr mit den Eisen- und Steinkohlendistricten des südlichen Belgien, zugleich von strategischer Bedeutung gegen Deutschland.

3. Die Westbahn hat mit 2549 Kilom. ihr Gebiet an der Seine abwärts, in der Normandie und der Bretagne. Ihre wichtigste wenn auch nicht längste Linie ist die von Paris nach Hâvre de Grâce, dem bedeutendsten Handelshafen Frankreichs.

4. Die Orléansbahn mit 4153 Kilom. dehnt ihr Verkehrsgebiet von Paris in südwestlicher Richtung nach der Loire und Garonne. Die der Westbahn benachbarte von Paris ausgehende Linie ist die zuerst über die Waldhöhen von Orléans nach Bonneval und von da durch das Tiefland des Orleanais direct nach Tours führende Linie.

5. Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn enthält 5059 Kilom. Dieser größte unter den Bahncomplexen Frankreichs dominirt im Stromgebiete der Rhone, in der ganzen Provence, im Grenzverkehr gegen die Schweiz und Italien, sowie im Verkehr zwischen Paris und dem mittelländischen Meere. Außer den großen internationalen Linien, welche ihr hiedurch gesichert sind, rechnet sie zu ihrer Domäne den ausgedehnten Localverkehr fruchtbarer und industriell auf höchster Stufe stehender Landschaften und eine Reihe wichtiger Verkehrsknoten, wie Dijon, Besançon, Maçon, Lyon, Avignon und Marseille.

6. Die Südbahn mit 2020 Kilom. ist die einzige unter den großen französischen Bahnen, welche nicht von Paris ausgeht. Sie beschränkt sich vielmehr auf eine ziemlich untergeordnete Stellung zwischen dem Netze der Orléansbahn und dem der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn.

7. Die Ostbahn mit 2241 Kilom. ist zwar nicht so umfangreich, wie die größten der französischen Bahncomplexe; aber ihre Linien liegen in einem Theile Frankreichs, welcher in Bezug auf Volksdichtigkeit, Bodenfruchtbarkeit, industrielle und commercielle Entwickelung in allererster Reihe steht; sie tragen den großen internationalen Verkehr von Paris nach Deutschland, Oesterreich, Rußland und den Donautiefländern und sind auch in strategischer Hinsicht die wichtigsten für Frankreich. Als Hauptknotenpunkte des Systems der Ostbahn

erscheinen Rheims und Chalons s. Marne, ferner gegen Nordosten Charleville, gegen Südosten Troyes.

Für die Binnenschifffahrt sind die Seine, die Loire, die Garonne, die Rhone und die Marne besonders wichtig.

Die Gesammtzahl der schiffbaren Flüsse beträgt 159, dazu 15 flößbare Flüsse und 151 Canäle. Die Länge all' dieser Wasserstraßen betrug 1872 11940 Kilom. Die wichtigsten Canäle sind:

1. Der Canal von Languedoc (Canal du Midi), welcher die Garonne mit dem Mittelmeer verbindet.

2. Der Canal von Toulouse nach Agde und Narbonne.

3. Der Canal du Centre (Canal von Digoin), von Digoin an der Loire nach Châlons an der Saône.

4. Der Canal von Bourgogne, verbindet die Saône mit der Seine vermittelst der Yonne von St. Joan de Losne (nächst Dijon) nach Joigny im Armancon (Zufluß der Yonne).

5. Der Rhein-Rhone-Canal, von welchem 142 Kilom. nach Deutschland kamen, verbindet die genannten Flüsse mittelst Saône und Doubs.

6. Der Ardennen-Canal, der die Maas mit der Aisne verbindet.

7. Der Sambre-Canal, welcher die Sambre mit der Oise verbindet.

8. Der Rhein-Marne-Canal, 302 Kilom. lang, wovon jedoch 102 an Deutschland gekommen sind, führt von Straßburg über Nancy und Bar le Duc nach Vitry.

9. Der Canal von St. Quentin verbindet die Seine (mittelst der Oise) mit der Schelde (von Chauny über St. Quentin nach Cambray).

10. Die Canäle von Loing, von Briare und von Orléans, welche die Seine mit der Loire verbinden.

Für den französischen Schifffahrtsverkehr ist die Schifffahrt zwischen den französischen Häfen am wichtigsten. Die Gesetzgebung hat stets die einheimische Schifffahrt begünstigt. Die Handelsflotte erscheint leider vorzugsweise als eine Rekrutirungsanstalt für die Kriegsflotte und steht bei weitem nicht auf jener Höhe, welche den sonstigen kommerciellen Verhältnissen Frankreichs entspricht. Den französischen Schiffen mangelt die Solidität und die Franzosen sind mittelmäßige Seeleute. Der Schiffsverkehr beträgt jährlich über 50000 ein- und ausgelaufene beladene Schiffe mit 13 Mill. Tonnengehalt. Die Handelsmarine umfaßte im Jahre 1876 14904 Segelschiffe mit 80000 Tonnen und 537 Dampfer mit 200000 Tonnen. Unter den fremden Flaggen sind im Schiffsverkehr die deutschen stark zunehmend, sonst stehen England und Italien obenan. Die lebhaftesten Häfen Frankreichs sind: Marseille, Havre und Bordeaux. Regelmäßige Dampfschiffkurse führen nach allen wichtigeren Seeplätzen der Welt.

Das Postwesen steht unter dem Finanzministerium und ist vorzüglich eingerichtet, namentlich auch in den Landgemeinden, die Correspondenz stetig im Zunehmen. Die Zahl der jährlich versendeten Briefe beträgt über 300 Mill., ebensoviel die Zahl der Zeitungen, Drucksachen rc.

Die Telegraphie ist Regierungsanstalt und namentlich in der letzten Zeit sehr ausgedehnt worden, so daß jetzt schon über 28000 Staatsbureaux bestehen, die Länge der Linien beträgt 51000, jene der Drähte 143000 Kilom.

Unter den Creditanstalten behauptet den ersten Rang die Bank von Frankreich, in der Zeit der Revolution gegründet (Jahr 8). Sie hat alle politischen und wirthschaftlichen Krisen glücklich überstanden. Neben ihr sind

das Comptoir national d'Escompte, der Pariser Crédit mobilier, eine berühmte Anstalt, die sich an zahlreichen guten Unternehmungen betheiligt hat, mehrere große Hypothekanstalten, dann die „Société générale du crédit industriel et commerciel“, die Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France und viele andere von Wichtigkeit.

Handelsgesellschaften sind seit 30—40 Jahren in größeren Mengen entstanden, sowohl für Fabrik- als auch für Creditgeschäfte, Bergwerke und Eisenbahnen.

Die Finanzverwaltung des Landes zeigt als wichtigste Zweige der Einnahmen die indirekten Abgaben, unter diesen namentlich die Getränkesteuer, die Zuckersteuer, das Tabaksmonopol und die Eisenbahn-Billetensteuer; im Ganzen betragen die indirekten Abgaben (1877) 1039 Mill. Außer ihnen sind besonders wichtig das Enregistrement, ferner die Einnahmen aus dem Stempel, aus der Gewerbesteuer, Grundsteuer, aus den Zöllen und der Postverwaltung. Die gesammten Einnahmen liefern im genannten Jahre 2737 Mill. Die öffentliche Schuld besteht aus unkündbaren Renten in einem Jahrbetrage von 747 Mill., aus kündbaren Kapitalien in einem Jahrbetrage von 300 Mill. Zinsen, und kleineren Schulden. Im Ganzen sind 1171 Mill. jährlich für Verzinsung auszugeben. Der größte Theil dieser enormen Staatsschuld lastet seit der französischen Revolution auf dem Lande.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Die wichtigsten Handels- und Industrieplätze sind:

Paris mit 1,988806 Einw., an beiden Ufern der Seine, vorzugsweise auf dem rechten. Paris ist eine der ersten Industriestädte der Welt, seine Industrie zeichnet sich namentlich durch die geschmackvollen Formen, durch die unübertreffliche Eleganz und Geschicklichkeit der Ausführung aus. Die Waaren werden nicht in großen Manufakturen, sondern hauptsächlich in kleinen Werkstätten producirt. Die wichtigsten Industriezweige sind: die Fabrikation von Kleidungsstücken, Möbeln, Wagenbau und Sattlerei, Metallbearbeitung, die Fabrikation sogenannter Pariser Artikel (hauptsächlich Luxusgegenstände, Kunstblumen, Fächer und dergl.), die Buchdruckerei und Papierfabrikation, die chemische Industrie. Spinnerei und Weberei haben ihre größeren Fabriken meistens außerhalb der Stadt gegründet; die Lederindustrie entwickelte sich hauptsächlich wegen der großen Mengen des in Paris geschlachteten Viehes. Die Pariser Transport-Unternehmungen beschäftigen über 6000 Personen. Große Anstrengung verursacht die Verproviantirung der großen Stadt, welche durch Verkaufshallen und Märkte, durch die Zufuhr auf den Eisenbahnen, wie auf der Seine bewerkstelligt wird. Im Handel der Stadt Paris ist vor Allem die Börse zu erwähnen, wichtig nicht allein für die Pariser, sondern für das ganze europäische Geschäftsleben. Ueber den inneren Handel von Paris hat man keinen Begriff. Unter den Ausfuhrartikeln stehen obenan: Seiden-, Wollengewebe, Mercerien (Nadeln, Zwirn, Schnüre, Knöpfe), Kleider und Beschuhung, Werkzeuge und Eisenwaaren, Lederwaaren, Papier, Bücher rc., Baumwollengewebe, Roh- und Flockseide, Leder, Gold- und Silberarbeiten, Parfümerien, Hutfedern, Porcellan, Glas und Krystall, Pariser Artikel, Schnitzerei und Spielzeuge, Modewaaren und künstliche Blumen, Möbel, Filzhüte, Maschinen. Für die Zufuhr nach Paris ist der Import von Holz, Kohlen, Getreide, Wein und Baumaterialien auf Schiffen von der oberen

Seine wichtig. Auf der unteren Seine findet direkte Dampfschifffahrt von Paris nach London statt. Von den acht Bahnhöfen der Stadt verzweigen sich die Bahnen durch ganz Frankreich.

Außer Paris sind im Departement der Seine noch zu nennen:

St. Denis, Neuilly, Clichy, Boulogne, Courbevoie, Vincennes.

In den übrigen Departements: Versailles, Eisenbahnknotenpunkt mit sehr lebhaftem Verkehr nach Paris, gewerbfleißig. Beauvais, alte Departementshauptstadt mit 15551 Einw., hat 12 Jahrmärkte. St. Quentin, 34811 Einw., gewerbreiche Stadt; feine Gewebe: Gaze und Kaschmirshawls. Baumwollspinnereien; bedeutender Handel. Amiens, 63747 Einw., Departementshauptstadt an der Somme. Die Industrie ist lebhaft und mannigfaltig. Zahlreiche Spinnereien, Färbereien, Walkereien, Handel in Wolle, Oelsaat, Korn. Arras, 27329 Einw., Departementshauptstadt; Fabrikation von Oel, Baumwollgarn, Spitzenzwirn, Strumpfwaaren 2c. Beträchtlicher Handel in Korn- und Oelsaat. Boulogne, 39700 Einw., alte und schöne Seestadt, mit gutem Seehafen für Handelsschiffe, Entrepôt; lebhafter Transithandel, Küstenhandel; eigene Industrie ziemlich mannigfach. Frequentes Seebad. Hauptdurchgangspunkt für den London-Pariser Personen- und Güterverkehr. Calais, 12843 Einw., weltbekannter Seeplatz am Kanal von Calais. Härings- und anderer Fischfang, nicht unbedeutende eigene Industrie. Hauptpunkt des Transithandels, des Eil- und Personenverkehrs. Verschiedene Projecte zu Tunnel- und Brückenbauten durch den Kanal. Lille (Ryssel), 158117 Einw., Departementshauptstadt, berühmte Festung, Knotenpunkt zahlreicher Eisenbahnlinien, eine der industriellsten Städte Frankreichs; Baumwoll- und Leinengespinnste, Weberwaaren verschiedener Art. Sehr beträchtlicher Handel. Roubaix, 75987 Einw., starke Industriethätigkeit in Woll-, Seiden- und Baumwollstoffen; bedeutender Handel. Tourcoing, 43322 Einw., 50—60 Fabriken für Woll- und Baumwollgewebe, 40—50 Baumwoll- und Wollspinnereien, Teppichfabriken; starker Handel. Douai, 23840 Einw., starke Fabrikation von Spitzen, Tüll; lebhafter Handel. Dünkirchen (Dunkerque), 34350 Einw., Militärhafen, Entrepôt, Fisch- und Austernfang, Schiffswerfte, Industrie; schwer zugängliche Rhede; regelmäßige Dampfbootfahrten; Ausrüstung von Handelsfahrzeugen für die Colonien und Indien. Valenciennes, 24662 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; weltbekannte Fabrikation von Spitzen, Tülls, Battist, Stickereien und dergl.; lebhafter Handel. Sedan, 14345 Einw., fabricirt hauptsächlich schwarzes Tuch. Epernay, 12927 Einw., eines der Hauptentrepôts der Champagnerweine. Rheims, 71994 Einw., von Weinhügeln umgeben; Hauptentrepôt für Champagnerweine. Troyes, 38113 Einw., Hauptstadt des Departements; gewerbfleißig. Nancy, 52978 Einw., Fabrikation von Stickereien, Wollzeugen, Mousselin, Watte 2c. Luneville, 12369 Einw., Wollzeugfabrikation; bedeutender Handel mit Korn, Mehl, Hanf. Besançon, 49401 Einw., stark befestige Stadt am Doubs; zahlreiche Fabriken; Mittelpunkt der Uhrenindustrie des Departements. Maçon, 17453 Einw., Hauptstadt des Departements, an der Saône, fabricirt Uhren, Eisen-, Kupfer- und Messinggeräthe, Wollzeuge, Leinwand, Sammt; starker Handel mit Wein, Holz und Korn; Kupferschmelzhütten. Creuzot, 22890 Einw., Steinkohlenbergwerke, Hohöfen, Eisenhütten, Schmelzöfen, Maschinenbau, Fabrikation von Eisengeräthen und Instrumenten. Dijon, 42573 Einw., sehr alte, reiche und schöne Stadt; 7 Jahrmärkte. Orleans, 48976 Einw.,

an der Loire; bedeutende Fabrikation von Woll- und Baumwolldecken, Wollzeugen; Handel mit Wein, Essig, Branntwein. Blois, 19860 Einw., alte, schön gebaute Stadt an der Loire, fabricirt geschätzten Essig; beträchtlicher Handel mit Wein, Bauholz, Faßdauben, Orleansbranntwein. Chartres, 19580 Einw., 4 Jahrmärkte; berühmte Pasteten; Getreidehandel. Rouen, 102470 Einw., am rechten Ufer der Seine; nach Paris eine der gewerbreichsten Städte des Landes; Mittelpunkt der Baumwollfabrikation, der sog. Rouener Artikel &c.; 5 Hohöfen und Eisenhütten; starker Handel mit Landesprodukten, Küsten- und auswärtiger Handel; Seestadt, da die Fluth in dem Hafen so hoch steigt, daß Schiffe von 4—500 Tonnen Last anfahren können; der Hafen ist der Stadt gegenüber. Elboeuf, 22848 Einw., an der Seine; Tuchmanufaktur, Wollfärberei, Wollspinnerei. Dieppe, 20106 Einw., vortheilhaft gelegene Seestadt; Fabrikation von Elfenbeinartikeln; Küsten- und Ausfuhrhandel. Le Hâvre, 86825 Einw., an der Mündung der Seine, nach Marseille der bedeutendste Handelshafen Frankreichs; starker Handel mit den Vereinigten Staaten, Küstenhandel; Ausfuhr von Wein, Branntwein, Liqueur; Einfuhr von Baumwolle, Zucker, Kaffee, Thee, Indigo, Fellen, Cacao; Härings- und Stockfischfang; Dampfschiffkurse. Alençon, 16037 Einw., fabricirt berühmte Spitzen und Blonden, Tüll, Mousselin; starker Handel mit Leinwand. Caën, 41210 Einw., am Zusammenfluß der Orne und des Odon, die einen Hafen für Küstenschifffahrt bilden; zahlreiche Fabriken; bedeutende Schiffswerfte; Küstenschifffahrt. Honfleur, 9061 Einw., Seestadt an der Mündung der Seine, Hâvre gegenüber, kleiner Hafen; Perlenfischerei; bedeutender Handel mit Nordholz, Steinkohlen. Cherbourg, am Kanal, mit 35580 Einw., Kriegshafen mit sehr starken Befestigungen; starker Fischfang; guter Hafen für 240 Handelsschiffe. Laval, 26343 Einw., berühmte Leinwandfabrik; bedeutender Handel. Le Mans, 46981 Einw., starke Leinwandfabrikation; Handel mit Rindvieh und Landesprodukten. Angers, 58464 Einw., 2 große Jahrmärkte; bedeutender Handel mit Korn, Mehl &c. Nantes, 118517 Einw., große und schöne Seestadt am rechten Ufer der Loire; Schiffbau und Ausrüstung der Schiffe; Entrepôt von Salz und Weinen; der Hafen der Stadt nach dem von Bordeaux der bedeutendste am Ocean. St. Nazaire, 17066 Einw., an der Loire; starker Küstenhandel. Rennes, 42044 Einw., schöne, sehr alte Stadt; lebhafte Industrie. Saint Malo, befestigte Seestadt auf der Insel Aren; fabricirt Segeltuch, Seile, Winden, getheertes Leder für die Marine, Angeln, Fischerinstrumente; Schiffswerfte, Schmelzöfen für Eisen und Kupfer; Ausrüstungen für Indien, Stockfischfang, Küstenhandel; Handel in Weinen, Tabak, Bretagner Leinwand. Lorient, 34660 Einw., militärischer Hafen, Kriegsplatz, Werfte für Handelsschiffe; Küstenhandel. St. Brieux, 15253 Einw., Seestadt; sehr guter Hafen. Morlaix, 14359 Einw., Seestadt; befestigter Hafen; Entrepôt ausländischer Waaren; bedeutender Handel. Niort, 21344 Einw., Lederindustrie; Handel mit Vieh und den Landesprodukten. Poitiers, 30036 Einw., fabricirt Tuch, Decken &c.; starker Handel mit Landesprodukten. Tours, 43368 Einw., alte und reiche Stadt an der Loire; blühende Industrie; bedeutender Handel mit Branntwein, Wein. Bourges, 31312 Einw.; sehr lebhafter Handel mit Landesprodukten. La Rochelle, 19500 Einw., schöner und befestigter Seeplatz, sehr vortheilhaft situirt, mit bedeutendem Hafen. Rochefort, große, befestigte Seestadt, 28299 Einw.; Küstenhandel, Seefischsalzereien. Angoulème, an der Charente, 25928 Einw.; lebhafter Hafen. Cognac, 13677 Einw., an der Cha-

rente, produzirt in großartigen Etablissements den berühmten nach ihr benannten Branntwein. Limoges, 55134 Einw., gewerbfleißig; starker Handel mit Landesprodukten. Clermont, 37357 Einw., gewerbfleißig; starker Handel mit Wein, Getreide, Leder, Leinwand; Stapelplatz zwischen Bordeaux und Lyon. Bordeaux, 194055 Einw., alte, große, reiche Seestadt, in sehr vortheilhafter Lage am linken Ufer der Garonne; besitzt ein Entrepôt, rüstet und versendet Schiffe für Amerika, Afrika, Indien; lebhafter Handel mit Korn, Mehl, Wein, Branntwein, Obst ꝛc.; Handelsmittelpunkt für einen großen Theil Mittel- und Südfrankreichs; unter den Ausfuhrartikeln hauptsächlich Wein, Weingeist, Branntwein; Einfuhr von Colonialwaaren, Zucker, Holz, Getreide, Häute. Perigueux, 21864 Einw., berühmt durch Trüffeln, Truthühner, Trüffelpasteten. Montauban, 25624 Einw., am Tarn; Spinnereien, Färbereien, Schmelzhütten; bedeutender Handel mit Landesprodukten. Pau, 27300 Einw.; Fabrikation und Handel mit Leinwand; starker Handel mit Weinen. Bayonne, 27173 Einw., fabrizirt geschätzten Branntwein; lebhafter Handel, besonders mit Spanien; Küstenverkehr; sicherer Hafen; Werfte; Ausrüstung für Stockfischfang. Toulouse, 124852 Einw., schöne, große, reiche, gewerbfleißige Stadt am rechten Ufer der Garonne. Perpignan, 27378 Einw.; Tischweine, Seidenraupenzucht; starker Handel mit Wein, Wolle, Eisen. Carcassonne, 23644 Einw., Handel bedeutender als die Industrie; großer November-Jahrmarkt. Montpellier, 57727 Einw., fabrizirt Flockseide, schaf- und baumwollene Decken; Handel mit spanischen Produkten; berühmte Branntweine; Eisenbahnstation. Cette, 25826 Einw., Eisenbahnstation; Seestadt an der Mündung des Midi-Kanals in's Mittelmeer; Waarenentrepôt; nach Marseille das wichtigste französische Seehandelsentrepôt; starker Fisch-zumal Austern- und Sardellenfang. Beziers, 31468 Einw.; gute, rothe Tischweine, Branntwein und Alkohol; starker Handel. Nimes, 62394 Einw., reiche, schön gelegene Stadt; starker Handel mit den Produkten des Departements; Entrepôt für Seide; erzeugt Languedocweine. St. Etienne, 110814 Einw.; große Steinkohlengruben; Seiden-, Taffet-, Atlas- und Waffenfabrikation; viele Hohöfen und Eisenhämmer. Roanne, 20037 Einw.; bedeutende Kattunfabrikation; starker Handel; Entrepôt von Lyoner Waaren. Lyon, 323417 Einw., bedeutendste und größte Stadt nach Paris; wichtigste Fabrikstadt für Seidenzeuge in Europa; starker Handel mit Korn, Oel, Seide, Seidenstoffen; Hauptentrepôt der Landesweine; bedeutende Bankgeschäfte; Lyon beschäftigt über 80000 Arbeiter. Grenoble, 42660 Einw.; Mittelpunkt einer bedeutenden Handschuhfabrikation. Vienne, 26017 Einw., am linken Rhôneufer; gewerbfleißig. Avignon, 38196 Einw.; bedeutende Fabrikation von Seidenstoffen; Korn- und Weinhandel. Marseille, 312864 Einw., sicherer Hafen; Handel mit allen Welttheilen; Einfuhr von roher Wolle, Zuckerwaaren aus der Levante und Bauholz; Ausfuhr von Oelen, Seifen, Mützen, Gerberartikeln und Weinen; ein Hauptplatz der Mittelmeerschifffahrt. Toulon, 69127 Einw., mit zwei militärischen Häfen; Entrepôt für Wein und Salz; bedeutender Küstenhandel. Nizza, 52377 Einw., Festung am Mittelmeere; Ausfuhr von Wein, Oel, Orangen, Seide; Thun- und Anchovisfang.

Auf Corsika:

Ajaccio, 16545 Einw., stark befestigte Seestadt; lebhafter Handel mit Wein, Oel, Getreide, Orangen. Bastia, 17850 Einw., stark befestigte Seestadt; ausgebreiteter Handel und mannigfache Industrie.

Auswärtige Besitzungen Frankreichs (zus. 204275 Q.-Kil. mit 2,7 Mill. Einwohnern.)

Algerien 669000 Q.-Kil. mit 2½ Mill. Einw.

Außerdem in Afrika noch Niederlassungen am Senegal, Gabon und Niederlassungen an der Goldküste; die Insel Réunion; die Besitzungen Mayotte, Nossi-Bé und St. Marie auf Madagaskar, zus. etwa 2600 Q.-Kil. mit etwa 400000 Einw.

In Asien die Etablissements in Indien und die Colonie Cochinchina, zus. 56744 Q.-Kil. mit 1¾ Mill. Einw.

In Oceanien 20000 Q.-Kil. mit 73000 Einw., nämlich: Neucaledonien und Loyalitäts-Inseln, Marquesas-Inseln.

In Amerika: Guyana, Guadeloupe und Dependenzen, Martinique, St. Pierre und Miquelon. (Ausführl. über diese Länder siehe entspr. Orts.)

Oesterreich-Ungarn.

Allgemeines. Die österreichisch-ungarische Monarchie besteht seit 1867 aus zwei staatsrechtlich verbundenen, aber doch in vielen Beziehungen verschiedenen Reichshälften, nämlich aus den im Reichsrath vertretenen Königreichen und Ländern und aus den Ländern der ungarischen Krone.

Der Gesammtflächeninhalt beider Reichshälften beträgt 624044 Quadr.-Kilom. mit einer Bevölkerung von 35,904435 Einw. Hievon treffen auf die im Reichsrath vertretenen Länder 300190 Quadr.-Kilom. und über 20 Mill., auf die Länder der ungarischen Krone 323853 Quadr.-Kilom. und 15½ Mill. Einwohner.

Die handelsgeographische Lage des Kaiserthums ist im Allgemeinen nicht ungünstig, weil es den Raum einnimmt, den der europäisch-asiatische Binnenverkehr einschlagen muß; ungünstig ist freilich der Umstand, daß die einzige Stelle, wo die österreichische Handelsbewegung sich unabhängig rühren kann, die kleine adriatische Seeküste des Staates ist, zwar reich an vortrefflichen Seehäfen, aber arm an Cultur und Produkten und auch zur Reichshauptstadt nicht günstig gelegen. Mißlich ist auch bei der Handelslage von Oesterreich-Ungarn, daß das Reich, so oft man es auch als Donaustaat bezeichnet hat, doch die Donaumündung nicht beherrscht und deßhalb an der Mündung seines größten Stromes keine Seestadt erwachsen lassen konnte. Bei der Handelslage Oesterreichs ist dasselbe auf die Vermittelung des europäisch-orientalischen Verkehrs zunächst angewiesen. Die horizontale Gliederung ist im Allgemeinen nicht ungünstig, doch ist die Küstenlänge von nur 1700 Kilom. entschieden zu gering. In Bezug auf die vertikale Bodenbeschaffenheit ist eine reiche Abwechslung von Gebirgen und Flachland vorhanden. Eigentliche Gebirgsländer sind nicht allein die Alpenländer, sondern auch Ober-Ungarn und Siebenbürgen. Die Alpenlandschaft nimmt den ganzen südwestlichen Theil der Monarchie ein, im Nordosten und Osten dagegen bilden die Karpathen theils eine Scheidewand zwischen Kronländern, theils eine Umwallung derselben; im Nordwesten zeigt Böhmen ebenfalls eine Gebirgsumwallung und

zwischen dieser und den Karpathenlandschaften einerseits, den Alpenlandschaften andererseits erscheint Oesterreich als ein großes Donau-Thal, stellenweise zur Donau-Tiefebene erweitert. Die Bewässerung ist reichlich. Der größte Theil der Monarchie gehört dem Stromgebiete der Donau, ein kleinerer jenem der Nord- und Ostsee an. Für den Verkehr ist vor Allem die Donau, als großartige Wasserader, wichtig, schiffbar in ihrer ganzen Länge durch die Monarchie. Schiffbar sind aber auch der Inn, die Traun, die Ens, die Raab, die Drau, die Mur, die Save, March, Waag, Theiß, Temes, endlich die Elbe, Moldau, Etsch. Viele Binnenseen sind ebenfalls für den Lokalverkehr wichtig. Die Gesammtlänge der schiffbaren Flüsse beträgt 2820 Kilom.

Die Bevölkerung des Kaiserstaates ist national eine sehr verschiedene und wird auf 9½ Mill. Deutsche, 7 Mill. Czechen, Mähren u. s. w., 3 Mill. Ruthenen, 2½ Mill. Polen, 3 Mill. Kroaten und Serben, 1¼ Mill. Slavonen, 5¾ Mill. Magyaren und 3 Mill. Romanen geschätzt. Hiezu noch verschiedene kleine Bruchtheile anderer Nationalitäten. Ebenso verschieden wie die Nationalitäten sind begreiflicherweise auch die Sprachverhältnisse.

Landwirthschaft. Von der Gesammtfläche sind 87 % produktiv, von Oesterreich insbesondere 92, von den Ländern der ungarischen Krone 83 %. Zum Getreidebau sind 11 Mill. Hektaren verwendet; 18 Mill. Hektaren sind Waldland, 7 Mill. Wiesen, 8 Mill. Weiden. Ackerbau wird am stärksten in Mähren, Böhmen und Schlesien getrieben.

Bezüglich der Getreideproduktion nimmt Oesterreich-Ungarn den sechsten Rang unter den europäischen Staaten ein. Die jährliche Produktion beträgt 35 Mill. Hektol. Waizen, 50 Mill. Hektol. Roggen, 27 Mill. Hektol. Gerste, 45 Mill. Hektol. Hafer, 26 Mill. Hektol. Mais. Die Getreideproduktion übersteigt den eigenen Bedarf um jährlich etwa 7 Mill. Hektol. Man berechnet den längeren Durchschnittsertrag der Ausfuhr an Körnerfrüchten und Mehl auf 55 Mill. fl. jährlich. So bis 1872; seitdem gestaltet sich das Verhältniß wesentlich ungünstiger. In der westlichen Reichshälfte wird der Ackerbau sehr rationell betrieben; in Ungarn dagegen herrscht ein System des Raubbaues, welches, verbunden mit dem excentrischen Klima, den reichen Boden nicht zu andauernder und gleichmäßiger Leistung kommen läßt. Von anderen Bodenprodukten liefern die Kartoffeln und die Zuckerrüben steigende Erträge. Der Tabaksbau ist vorzüglich in Ungarn und Siebenbürgen verbreitet; er liefert jährlich etwa 1 Mill. Ctr. Rohtabak. Hopfen wird vorzüglich in Böhmen (Saaz), Obst in Ober- und Niederösterreich, Böhmen und Tyrol gebaut. Raps, Kümmel, Cichorien, Senf, Safran, Mohn, Paprika, Hanf und Flachs sind ebenfalls als Handelspflanzen bedeutend. Kastanien und Südfrüchte gedeihen in Tyrol und im Küstenlande. Hochwichtig ist der Weinbau in Ungarn, Niederösterreich, Croatien, Dalmatien, Tyrol.

Die Viehzucht ist sehr ansehnlich, deckt aber doch nicht den einheimischen Bedarf und entspricht auch nicht dem großen Reichthum an Wiesen und Weiden. In der Rindviehzucht (12½ Mill. Stück) stehen die Länder Cisleithaniens höher als Ungarn. Die Pferdezucht (3½ Mill.) ist in Ungarn bedeutender; ebenso die Schafzucht (20 Mill.) und die Schweinezucht (7 Mill.). Ziegen (½ Mill.) finden sich zumeist in Ungarn, Siebenbürgen und Dalmatien. In südlichen Ländern wird die Seidenraupenzucht, in Böhmen und Ungarn die Geflügelzucht stark betrieben.

Waldungen. Dieselben bedecken eine Fläche von etwa 3200 Quadr.-Meilen, werden aber nur in den nordwestlichen Ländern sorgfältig bewirth-

schaftet. Das Holz (Werkholz) bildet einen namhaften Ausfuhrartikel; großartige Flößerei auf den Nebenflüssen der Donau. In der Osthälfte des Reichs sind die Verkehrsmittel für den Holzabsatz noch unzureichend; im Süden (Küstenland, Südtyrol) sind die Wälder durch Raubwirthschaft verwüstet. Ein wichtiges Nebenprodukt ist Gerberlohe.

Die Seefischerei, im Rückgang begriffen, ist an der adriatischen Küste noch von Wichtigkeit und liefert Sardellen, Anchovis, Thunfische 2c. In den Teichen Böhmens und den Flüssen Ungarns (Theiß) namhafte Binnenfischerei.

Industrie. Von industriellen Gewerben leben beiläufig $7^1/_2$ Mill. Menschen, und einzelne Gebiete der Monarchie zeigen einen stark ausgeprägten industriellen Charakter, namentlich Böhmen, Niederösterreich und Mähren; aber auch in anderen Theilen finden sich einzelne Industriedistrikte. Die Textilindustrie ist vorzugsweise in Nord-Böhmen, Mähren, Schlesien, Niederösterreich, Voralberg heimisch, und hier insbesondere die Baumwollspinnerei. Tuchfabrikation wird in großem Maßstabe, namentlich in Mähren um Brünn, betrieben; in Mähren, Schlesien und Böhmen auch die Leinweberei, die Seidenindustrie in Wien; in der Metallindustrie ist zwar in den meisten Zweigen erst der Anfang gemacht, doch hat das vorzügliche steirische Eisen eine lebhafte Eisenindustrie selbst für die Ausfuhr erwachsen lassen. Maschinenbau wird in Wien, in Wiener-Neustadt, Prag, Brünn, Reichenberg, Buda-Pest und anderwärts betrieben, wenn auch nicht hinreichend für den Bedarf. Viele Eisenwaaren werden zur Ausfuhr producirt. Schiffbau findet für die Flußschifffahrt zu Linz und Buda-Pest statt; Seeschiffe werden hauptsächlich zu Triest und im Arsenale zu Pola gebaut. Der Wagenbau ist in Oesterreich sehr entwickelt und führt auch in's Ausland aus. Für Fabrikation von Eisenbahnbedarf bestehen mehrere Etablissements in Wien und Prag. Im Bedarf der Nahrungsmittelindustrie ist die schwunghafte Rübenzuckerfabrikation mit über 200 Fabriken nennenswerth, hauptsächlich in Böhmen, Schlesien und Mähren heimisch; ferner die Bierbrauereien in Böhmen, Wien und Umgebung mit starkem Export; die Branntweinbrennerei in Ungarn; die Tabaksfabrikation, welche Staatsmonopol ist und in 36 kaiserlichen Etablissements betrieben wird. In der Fabrikation von Glas und Thonwaaren leistet Oesterreich Vorzügliches; berühmt ist namentlich die böhmische Glasindustrie, welche stark für das Ausland arbeitet. Die chemische Industrie ist noch jung, wird aber vielfach schon schwunghaft betrieben und exportirt zum Theil nach dem Orient. Die Verarbeitung der reichen österreichischen Petroleumsquellen in Galizien reicht noch nicht hin, um das amerikanische Petroleum zu verdrängen. Für den Export arbeitet noch die Papierfabrikation und Instrumentenfabrikation. Als Beförderungsmittel der Industrie bestehen Handels- und Gewerbekammern, zahlreiche gewerbliche Fachvereine, ein Muster- und Markenschutzgesetz, endlich Industrie- und Gewerbeausstellungen, unter welchen namentlich die Weltausstellung zu Wien im Jahre 1873 hervorragend war.

Handel. Bis 1850 waren die österreichischen Länder von Ungarn durch eine Zolllinie geschieden. Seither ist das österreichisch-ungarische Zollgebiet vereinigt; Dalmatien ist ein besonderes Zollgebiet für sich; Istrien, die verschiedenen Freihäfen im adriatischen Meere und andere Plätze sind von dem Zollgebiete ausgeschlossen. Im Handel zeigen die einzelnen Länder der Monarchie viele Verschiedenheiten, die theils in der geographischen Lage und den Produkten, theils in dem Charakter der Nationalitäten ihren Grund haben. Im Allgemeinen zeigen die westlichen Kronländer lebhafteren Handelsverkehr

als die östlichen und geben den letzteren namentlich Industrieerzeugnisse gegen Rohprodukte ab. Durch den Verkehr mit Landesprodukten gestaltet sich der Binnenhandel der Monarchie sehr lebhaft. Bezüglich des auswärtigen Handels ist seit einer langen Reihe von Jahren Einfuhr und Ausfuhr ziemlich gleichmäßig im Wachsen. Von besonderer Bedeutung als Ausfuhrgegenstände sind in den letzten Jahren mehr und mehr die Bodenfrüchte geworden, während bezüglich anderer Waaren die Einfuhr überwiegt. Oesterreich-Ungarn ist daher hauptsächlich darauf angewiesen, seinen Ueberschuß an industriellen Einfuhrwerthen durch die Ausfuhr von Bodenfrüchten, insbesondere von Getreide und Mehl, auch von Holz zu decken, und der Gang des österreichischen Handels hängt daher ganz wesentlich von dem jährlichen Erntenausfall ab. Auf die verschiedenen Grenzen vertheilt sich Einfuhr und Ausfuhr sehr ungleichmäßig. Von dem Gesammtverkehr entfallen auf den Landverkehr 83, auf den Seeverkehr aber 16 %. Im Landverkehr ist am wichtigsten der Verkehr über die deutsche Grenze, dann der Verkehr nach der Türkei, Rußland, Italien und der Schweiz. Der Verkehr mit Rußland ist mit Rücksicht auf die große Länge der Grenzstrecke nur unbedeutend. In der Richtung auf Rußland, Türkei, Italien und Preußen ist die Ausfuhr, in den übrigen Richtungen die Einfuhr überwiegend. Die Lage Oesterreich-Ungarns ist Ursache, daß es sowohl die natürliche Durchgangsstraße für die von West nach Ost gehenden Fabrikate wie auch für die in entgegengesetzter Richtung gehenden Rohstoffe bildet.

Verkehrsmittel. Für die Ausbildung der Verkehrsmittel ist in den letzten Jahrzehnten zwar ungemein Vieles geschehen, doch reichen dieselben in vielen Distrikten noch nicht aus. Außer den schon oben erwähnten Binnenschifffahrtswegen ist wenigstens in der westlichen Reichshälfte ein reichliches Netz von guten Landstraßen vorhanden; im Osten dagegen wird der Mangel an guten Straßen durch den Reichthum an Pferden einigermaßen ausgeglichen. Das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz entstand hauptsächlich in den letzten Jahrzehnten und hat sich in der Weise ausgebildet, daß Wien annäherungsweise das Centrum sämmtlicher Eisenbahnen bildet, welche von dort aus strahlenförmig nach den verschiedenen Seiten verlaufen und in den einzelnen Ländern sich verzweigen, neue Knotenpunkte bilden. Im Westen der Monarchie sind die Linien der Kaiserin-Elisabeth-West-Bahn hauptsächlich für die Verbindung von Wien nach Süddeutschland, Frankreich u. s. w., ferner die Gisela-Bahn als Abzweigung der vorigen zu erwähnen. Die Elisabeth-Bahn trägt in Concurrenz mit der Donauschifffahrt den Westverkehr und hat als Knotenpunkte Linz und Passau geschaffen. Im Nord-Westen der Monarchie sind es vorzugsweise die österreichische Staats-Eisenbahngesellschaft, die Kaiser-Franz-Josef-Bahn, die österreichische Nord-West-Bahn, die böhmische West-Bahn und eine Reihe kleinerer Bahnunternehmungen, welche den Verkehr zwischen der Reichshauptstadt und Böhmen, sowie zwischen Oesterreich und Norddeutschland überhaupt vermitteln und ihren Lokalverkehr dem Produktenreichthum Böhmens entnehmen. Die südliche Gruppe der österreichischen Eisenbahnen ist sehr ausgedehnt und umfaßt die Linie der Südbahn, der Rudolfs-Bahn und der Graz-Köflacher-Bahn. Diese Eisenbahnlinien sind größtentheils Alpenbahnen und beherrschen die Verkehrsgebiete von Nieder- und Oberösterreich, von Steiermark, Kärnthen, Krain, den Küstenländern und Tyrol. In dieser südlichen Gruppe finden sich zwei internationale Bahnen, nämlich die Strecke Kufstein-Ala und Wien-Triest, Linien, welche zu den wichtigsten des europäischen Eisen-

bahnnetzes gehören, dagegen meistens nur geringen Lokalverkehr haben; letztere hat als maritime Endpunkte Triest und Fiume. Die nördliche Gruppe hat den Verkehr zwischen Wien einerseits, Mähren, Schlesien, Preußen und der Ostsee andererseits zur Aufgabe. Ihr Verkehr ist größtentheils sehr lebhaft, da sie, abgesehen von dem Transit, auch Ländern angehört, welche dicht bevölkert, landwirthschaftlich und industriell sehr tüchtig sind. Ihre wichtigsten Bahnen sind die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, die mährisch-schlesische Centralbahn und die mährische Grenzbahn, sowie streckenweise die österreichische Staats-Eisenbahngesellschaft. Eine östliche Gruppe läßt erkennen, wie Ungarn es versucht hat, aus Ofen-Pest ein ähnliches Eisenbahn-Centrum zu schaffen wie Wien im Westen geworden ist. Außer der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft gehört dieser östlichen Gruppe die ungarische West-Bahn, die Alföld-Fiumaner Bahn, die ungarische Nord-Bahn, die Theiß-Bahn, die ungarische Staatseisenbahn und andere an. Die entlegenste unter den österreichischen Eisenbahngruppen ist die galizische mit vorzugsweise westöstlicher Längenerstreckung und Lemberg als Centrum. Ihre Hauptbahnen sind die galizische Karl-Ludwigs-Bahn, die Albrecht-Bahn, die ungarisch-galizische Bahn und die durch den Prozeß Ofenheim berühmt gewordene Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

1877 standen im Ganzen in Oesterreich 10707, in Ungarn 6656 Kilom. Bahnen im Betrieb.

Die Post besitzt in beiden Reichshälften zusammen über 6000 Postanstalten und einen Briefverkehr von jährlich über $282_{,15}$ Mill. Das Telegraphennetz umfaßt in der gesammten Monarchie 47895 Kilom. Linien mit 135000 Kilom. Draht.

Die österreichische Seeschifffahrt ist für die geringe Küstenentwickelung eine lebhafte und hat namentlich die Häfen von Triest und Fiume als Mittelpunkte. Die Handelsmarine umfaßt 7538 Schiffe mit 330000 Tonnen; darunter 573 Seeschiffe, 98 Dampfer, das Uebrige Küstenfahrer und Fischerbarken.

Finanzen. Im Finanzwesen hat jede der beiden Reichshälften ihren eigenen Haushalt. Hiezu kommen noch gemeinsame Ausgaben für die gemeinsamen Angelegenheiten beider Reichshälften. Bei dem eingeführten System ist die Finanzverwaltung, die in Oesterreich von jeher schwierig war, nicht erleichtert worden. Oesterreich laborirt seit vielen Jahrzehnten an einem chronischen Defizit.

Nach dem Budget für 1877 betragen die Einnahmen und Ausgaben für die Gesammtmonarchie 117 Mill. östr. Gulden; die Einnahmen der im Reichsrath vertretenen Länder 576 Mill. und deren Ausgaben 405 Mill.; die Einnahmen der ungarischen Länder 216 Mill. und ihre Ausgaben 236 Mill. Die Staatsschuld ist: a) eine beiden Reichshälften gemeinsame mit 412 Mill. (meist Staatsnoten); b) eine Schuld der österreichischen Länder mit 3036 Mill. und eine ungarische Staatsschuld mit 548 Mill.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Die einzelnen Kronländer und Handelsplätze.

Erzherzogthum Oesterreich unter der Ens (Niederösterreich), 19824 Quadr.-Kilom. und 1,800000 Einw. Fruchtbare Berg- und Hügellandschaften, reichlich angebaut, von der Donau bewässert, gut bewaldet und lebhaft industriell.

Wien, Reichshaupt- und Residenzstadt mit über 1 Mill. Einw., geographisch sehr günstig gelegen als Hauptknotenpunkt zwischen dem Westen und Osten Europas, eine der schönsten Städte Europas, unweit der Donau und mit derselben durch den Donaukanal verbunden, hat eine lebhafte Industrie, namentlich in Seide, Shawls, Baumwolle und Wollwaaren, Teppichen, Gold-, Silber- und Metallwaaren, Schmucksachen, Uhren, Waffen, Leder und Lederwaaren, Möbeln, Luxuswagen, Instrumenten aller Art, Glas, Porzellan. chemischen Artikeln u. dergl. Bedeutendster Handels- und Wechselplatz der Monarchie, Sitz zahlreicher Banken und anderer Creditinstitute, unter welchen namentlich die österreichische Nationalbank und österreichische Creditanstalt wichtig sind, Börse und Vorbörse, sowie Anstalten und Einrichtungen zur Beförderung der Industrie und des Handels. Höchst bedeutende Ausfuhr an Produkten der Wiener Luxusindustrie. Der Verkehr wird befördert durch die zahlreichen aus der Stadt auslaufenden Bahnlinien, sowie durch die Donaudampfschifffahrt, Donaudampfschifffahrtsgesellschaft. Außer Wien sind im Erzherzogthum noch nennenswerth Wiener-Neustadt, 18100 Einw., mit Seide- und Papierfabriken; nächst Wien der bedeutendste Platz, an der Südbahn, Maschinenfabrikation, Zuckerraffinerie. Vöslau, Dorf mit berühmtem Weinbau, deßgleichen Kloster Neuburg. Waidhofen, Städtchen, Mittelpunkt der niederösterreichischen Eisenfabrikation. Krems, Städtchen an der Franz-Josef-Bahn, mit lebhaftem Weinhandel.

Erzherzogthum ob der Ens oder **Oberösterreich**, mit 11996 Quadr.-Kilom. und 731000 Einw., größtentheils gebirgig, aber doch fruchtbar; vorzugsweise Viehzucht und Waldbau; blühende Eisenindustrie.

Linz, Provinzialhauptstadt, am rechten Donauufer, Eisenbahnknotenpunkt, 33400 Einw., treibt Schiffbau, ist Stapelplatz der Donauschifffahrt. Steyr, 13400 Einw., an der Ens, sehr gewerbfleißig, fabrizirt Eisen- und Stahlwaaren, Sensen, Sicheln u. s. f. Gmunden, Städtchen am gleichnamigen See, Hauptort des Salzkammergutes mit lebhaftem Salzhandel. Ischl und Hallstadt mit Salzwerken.

Herzogthum Salzburg, 7165 Quadr.-Kilom. und 151410 Einw., spärlich bevölkert, fast durchgehends Gebirgsland, größtentheils steril mit geringer Produktion.

Salzburg, 23000 Einw., an der Salzach, Eisenbahnknotenpunkt, mit lebhaftem Fremdenverkehr, in der Nähe die berühmten Untersberger Marmorbrüche. Hallein, 3700 Einw., mit berühmtem alten Salzwerk.

Herzogthum Steiermark, 22454 Quadr.-Kilom. und 1,131000 Einw., letztere zum größten Theil Deutsche, sonst Südslaven. Das Land ist vorherrschend Gebirgsland, theilweise steril, lebhafte Viehzucht und blühende Eisenindustrie.

Graz, Landeshauptstadt an der Mur, 81000 Einw., Eisenindustrie, Maschinenbau, Tuch- und Seidenindustrie. Marburg, 13000 Einw., an der schiffbaren Drau, Hauptstation der Südbahn mit großen Werkstätten, Fabriken, lebhaftem Wein- und Holzhandel.

Leoben, 8000 Einw., bedeutende Eisenindustrie; Eisengruben seit 100 Jahren in Betrieb.

Herzogthum Kärnthen, 10373 Quadr.-Kilom. und 366400 Einw., circa $^{3}/_{4}$ Deutsche, das Uebrige Südslaven; größtentheils Alpenland; treibt hauptsächlich Viehzucht und mineralische Produktion (Eisen und Blei).

Klagenfurt, Landeshauptstadt mit 15300 Einw., Eisenbahnknoten-

punkt, unweit des Wörther Sees, Maschinenfabrikation und andern Industrien. Villach, an der Donau, 8400 Einw., bedeutende Eisen- und Bleindustrie. Bleiburg, mit großartigen Eisen- und Bleiwerken.

Herzogthum Krain, 9988 Quadr.-Kilom. und 463273 Einw., ausgefüllt von den karnischen Alpen, größtentheils steril (Karstgebirge), waldreich, mit unbedeutender landwirthschaftlicher aber starker Bergwerkproduktion.

Laibach, 22600 Einw., treibt lebhaften Handel, auch gewerbfleißig. Idria, mit berühmten Quecksilbergruben und Zinoberindustrie.

Oesterreichisch-Illyrisches-Küstenland, 7988 Quadr.-Kilom. und 582000 Einw. Zum Küstenland gehören 114 Inseln; die Küstenlänge beträgt 58 österreichische Meilen. Klima rauh, Boden größtentheils steril. Wenige Bergwerkprodukte; in der Industrie wichtig die Marineindustrie.

Triest, Handels- und Freihafen mit 70300 Einw., am adriatischen Meere; Eisenbahnendpunkt, hat vorwiegend italienischen Charakter, lebhafte Industrie in Liqueur, Seidenwaaren, Schiffbau und Schiffsausrüstung; Sitz zahlreicher Gesellschaften, Versicherungsgesellschaften u. s. w. Am wichtigsten der österreichische Lloyd, der hauptsächlich den Verkehr zwischen Oesterreich und dem Oriente vermittelt. Regelmäßige Dampfschifffahrten mit 63 eigenen Dampfschiffen zwischen den Plätzen des adriatischen und des östlichen Mittelmeeres, der Levante und nach Indien.

Rovigo, 9500 Einw., bedeutender Schiffbau und Seefischerei. Pola, 10500 Einw., wichtigster Kriegshafen Oesterreichs mit Marinearsenal.

Tirol mit Vorarlberg (gefürstete Grafschaft), 29326 Quadr.-Kilom. und 879000 Einw. Durchaus Alpenland mit nur geringer produktiver Bodenfläche, starkem Weinbau, und Viehzucht als Haupterwerb. Daneben ziemlich mannigfache Industrie. Der Verkehr durch die Alpen sehr gehindert. Einzige natürliche Verkehrsstraßen der Inn von Hall abwärts und das Etschthal.

Innsbruck, 16300 Einw., am Inn, Landeshauptstadt. Hall, 5000 Einw., am Inn, mit bedeutenden Salzwerken. Schwatz, 4800 Einw., altes Bergstädtchen. Brixlegg, Kupfer- und Bleischmelzen. Innbach, Eisenwerke und Maschinenbau. Botzen an der Eisack, 9400 Einw., starker Obst- und Weinhandel und vorzüglicher Weinbau; bedeutender Handel mit Italien. Roveredo, 9000 Einw., Mittelpunkt der Tyroler Seidenindustrie. Trient (italienisch Trento), 17000 Einw., an der Etsch. Fast sämmtlich Italiener; sehr gewerbfleißig, namentlich Seidenindustrie; lebhafter Handel. Ala, Städtchen an der Etsch und Grenzstation gegen Italien. Bregenz, Hauptort im Vorarlberg, 3700 Einw., am Bodensee, lebhafte Baumwollindustrie; Handel mit Vieh, Getreide und Holz. Dornbirn, 3400 Einw., Hauptort der bedeutenden vorarlbergischen Baumwollspinnerei und Weberei. Feldkirch, 2900 Einw., Handel mit Holz und Holzwaaren.

Königreich Böhmen, 51955 Quadr.-Kilom. und 5 Mill. 10,600 Einw., unter denselben 61 % Czechen. Das Land rings von Gebirgen umgeben, im Inneren fruchtbar und ungemein reich an Produkten, auch sehr gewerbfleißig; starker Bergbau und namentlich im Norden lebhafte Großindustrie; Verkehrsmittel: ein dichtes Eisenbahnnetz mit Prag als Mittelpunkt; außerdem die Moldau und Elbe, beide schiffbar.

Prag, Landeshauptstadt mit 158000 Einw. an beiden Ufern der Moldau prachtvoll gelegen, Eisenbahnknotenpunkt mit zahlreichen Fabriken für Maschinenbau, Rübenzucker, Kattun, Chemikalien, Leder u. s. f.; treibt bedeutenden Handel in Landesprodukten, Eisen, Wolle und Wollwaaren, Glas u. s. f.

Budweis, 17400 Einw., an der Moldau, Zündwaaren und Chemikalien; Holzhandel. Eger, 13500 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Eisenindustrie. Joachimsthal, 5400 Einw., mit altem Silberbergbau. Kuttenberg, 12800 Einw., uralter Bergbau auf Kupfer- und Silbererze; Baumwollindustrie. Leitmeritz, 10000 Einw., an der Elbe, mit lebhaftem Handel in Getreide und Obst. Pilsen, 23700 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Bierbrauereien für den Export; in der Nähe großartige Eisen- und Kohlenwerke. Reichenberg, 22400 Einw., eine der größten Fabrikstädte Oesterreichs; Centrum der österreichischen Baumwollspinnerei mit großartiger Fabrikation; auch Woll- und Baumwollwaaren. Saatz, 8900 Einw., Centrum des böhmischen Hopfenhandels. Trautenau, 8300 Einw., Hauptort der Leinenindustrie des Riesengebirges; Garn- und Leinwandhandel. Turnau, 4500 Einw., Fabrikation unächter Edelsteine für den Orient.

Markgrafschaft Mähren, 22229 Quadr.-Kilom. und 1,998000 Einw., theils dem czechischen, theils dem deutschen Volksstamme angehörig. Das Land gehört theils zum Gebirgslande der Karpathen und Sudeten, großentheils aber ist es außerordentlich fruchtbare Ebene, das eigentliche Getreideland Deutsch-Oesterreichs; vortrefflich angebaut; auch Bergbau und Hüttenbetrieb; lebhafte Industrie und starker Verkehr, insbesondere mittels der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Brünn, Hauptstadt von mehr als 74000 Einw., eine der industriellsten Städte Oesterreichs mit berühmter Tuch- und Wollwaaren-Industrie. Iglau, 20000 Einw., an der böhmischen Grenze; sehr gewerbfleißig; Wollindustrie; wichtige Märkte. Olmütz, 15300 Einw., meist Deutsche; Eisenbahnknotenpunkt; treibt starken Viehhandel. Proßnitz, 15800 Einw., in der fruchtbaren Ebene der Hanna, mit lebhafter Industrie und Getreidemärkten. Sternberg, 13500 Einw., Leinen-, Tuch- und Baumwollweberei.

Herzogthum Schlesien mit 5147 Quadr.-Kilom. und 511600 Einw., davon die Hälfte Deutsche und etwa die Hälfte Slaven; theils der Abdachung der Karpathen und Sudeten angehörend, theils zur Weichselebene sich verflachend; fast vollständig angebaut; reich an Mineralien und sehr industriell. Troppau, 23000 Einw., mit mehreren Fabriken; treibt Landesprodukten- und Speditionshandel. Teschen, 9800 Einw., Tuchfabrikation. Deßgleichen Bielitz, 10700 Einw. In Freiwaldau, 5200 Einw., Leinenindustrie.

Königreich Galizien und Lodomerien mit 78496 Quadr.-Kilom. und 5.418000 Einw., besteht aus der nördlichen Abdachung der Karpathen nach der Weichsel zu, ist sehr reich an Gewässern und schiffbaren Wasserstraßen; Hauptfluß die Weichsel; bei rauhem Klima ist doch der Boden größtentheils sehr ertragreich; ausgedehnte Viehzucht, Bergbau, namentlich auf Kohlen, Eisen und Zink, großartige Salzwerke; Petroleum ist im Ganzen noch nicht von Bedeutung; lebhafter Holzverkehr aus den galizischen Wäldern auf verschiedenen Zuflüssen der Weichsel; außerdem das Netz der galizischen Karl-Ludwigsbahn, der Lemberg-Czernowitz und anderer Bahnen.

Lemberg, 87100 Einw., Landeshauptstadt, treibt lebhaften Handel; Börse; Wollenmarkt. Brody, 18900 Einw., Freihandelsplatz und wichtigste Handelsstadt des Kronlandes; mit starkem Transithandel nach Rußland; importirt aus Rußland die dortigen Rohprodukte. Wieliczka und Bochnia, die größten Steinsalzwerke Oesterreichs, mit einer Produktion von $1^1/_2$ Mill. Zentner im Jahre. Krakau, alte Stadt an der Weichsel mit 50000 Einw., worunter gegen 12000 Israeliten; fabricirt Tuch u. s. w.

Herzogthum Bukowina, 10451 Quadr.-Kilom. und 511964 Einw., worunter hauptsächlich Rumänen und Ruthenen. Von den Ausläufern der Karpathen durchzogen; mit seinen Gewässern dem schwarzen Meere angehörig; theilweise vortrefflich bewaldet und fruchtbar; ohne Industrie, jedoch Bergbau. Czernowitz, 33900 Einw., Hauptstadt. Suczawa, 7500 Einw., wichtige Bahnstation; Lederindustrie. Sadagura, 11100 Einw., namhafter Viehhandel.

Königreich Dalmatien, 12792 Quadr.-Kilom., bei einer Küstenlänge von 413 Meilen und 442796 Einw.; spärlich bevölkert; größtentheils Gebirgsland, zerklüftet und steril; auch die vorliegenden Inseln sind durchaus gebirgig und felsig; Bewässerung sehr spärlich; Klima ungünstig; die Bodenkultur dürftig; Haupterwerb Viehzucht und Fischerei; Bergbau unbedeutend; die Industrie lediglich Hauptbeschäftigung; von einiger Bedeutung nur der Schiffbau. Zara, 8000 Einw., Hauptstadt mit bedeutender Liqueurfabrikation, (Maraschino) exportirt Oel, Feigen, Fische. Spalato, 12200 Einw., wichtigster Handelsplatz in Dalmatien. Ragusa, 5300 Einw. Cattaro, Seeplatz für Montenegro; lebhafter Handel mit letzterem.

Die Länder der ungarischen Krone umfassen:

Ungarn-Siebenbürgen (Königreich), mit 280388 Quadr.-Kilom. und 13.561245 Einw., besteht theils aus der großen Donauebene, welche im Norden nach den Abhängen der Karpathen (Ober-Ungarn) ansteigt, im S.W. nach den Ausläufern der Alpen zu sich erhebt, theils aus dem von den südöstlichen Karpathen rings umgebenen Berglande Siebenbürgen. Sämmtliche Gewässer gehören zum Stromgebiete der Donau, die auf einer Länge von 126 Meilen durch Ungarn fließt und eine Reihe von Nebenflüssen aufnimmt. Sie und die Theiß werden regelmäßig von Schiffen befahren. Das Klima des Landes ist ein vorwiegend kontinentales mit starken Unterschieden von Wärme und Kälte; der überaus fruchtbare Boden macht das Land zu einer Getreidekammer Europas. Außer den Körnerfrüchten auch starker Anbau an Wein, Tabak und verschiedenen Handelspflanzen; großartige Waldungen von den Karpathen nach Süden bis an den Fuß des Balkan; liefert viel Holz zum Export; sehr bedeutende Viehzucht, insbesondere werthvolle Pferde; lebhafte Fischerei; großartige mineralische Lager: hauptsächlich Eisen, Kohlen und Salz, aber auch Kupfer und Edelmetalle; die Industrie im Allgemeinen erst im Entstehen; vorzugsweise wichtig Metallindustrie, Glasindustrie und Nahrungsmittelindustrie; Binnenhandel sehr bedeutend, vorzugsweise in Getreide und Wein; der auswärtige Handel importirt Fabrikate und exportirt Rohstoffe. Als Communikation sind die ungarischen Eisenbahnen schon oben erwähnt worden.

Buda-Pest an der Donau, 278000 Einw., die bedeutendste Stadt Ungarns, neuerdings in großartigem Wachsthum begriffen; Mittelpunkt des ungarischen Eisenbahnnetzes; Sitz eines lebhaften Donauhandels; Hauptniederlage für Getreide, Vieh, Wolle; Fabrikation von Wollen- und Seidenwaaren, Leder, Maschinen, Chemikalien, von Donauschiffen; in der Umgebung starker Weinbau. Zahlreiche Banken; große Messen u. s. f. Preßburg, 46500 Einw., an der Donau, bedeutender Speditionshandel. Debreczin, 46100 Einw., eine ächt ungarische Stadt, fabricirt Wollzeuge; exportirt Schafpelze, Thonpfeifen, Sodaseife, Speck, Getreide, Knoppern; starker Viehhandel. Szegedin, 70,200 Einw., treibt Schiffbau und lebhaften Handel. Maria-Theresiopel, 56300 Einw., Vieh- und Wollhandel. Kecskemet, 41200

Einw., Viehhandel. Temesvar, 32,200 Einw., Seiden- und Tuchindustrie; Handel. Groß Wardein, 28,700 Einw., Getreidehandel. Kronstadt (Siebenbürgen), 27800 Einw., lebhafte Fabrik- und Handelsstadt; in der Nachbarschaft Goldbergbau. Klausenburg (Siebenbürgen), 26400 Einw., Tuch- und Zuckerfabrikation. Zambor, 24300 Einw. Fünfkirchen, 23900 Einw.; in der Nähe Steinkohlenlager; Wein- und Tabakbau. Kaschau, 21700 Einw., Handel mit Getreide, Holz und Wein. Deßgleichen Oedenburg, 21100 Einw. Kremnitz, 8400 Einw., berühmte Gold- und Silbergruben. Raab an der Raab, 20000 Einw., Schifffahrt und lebhafter Handel.

Kroatien, Slavonien nebst **Fiume** und der **Militärgrenze**, 41860 Quadr.-Kilom. mit 1.856082 Einw., theilweise Berg- und Hügelland, den östlichsten Ausläufern der Alpen angehörend, theils eine große Thalebene an der Save und Drau; treibt hauptsächlich Landwirthschaft. In den nördlichen Gebirgen Kroatiens sind Wälder und Weingärten wichtig. Am Küstengebiet ist der Boden vorzugsweise steril. Großartig sind die Waldungen, die viel Holz für den Export liefern. An Mineralien finden sich Eisen, Kupfer, Zink- und Bleierze und Kohlen. Die Industrie befindet sich erst in den Anfängen; für den Verkehr ist das Land, mit dem adriatischen Meere in Berührung, nicht ungünstig; doch fehlt es an Communikationsmitteln.

Agram, 19900 Einw., an der Save, Seiden- und Porzellanindustrie; Eisenbahnknotenpunkt; wichtig für Handel und Verkehr mit Krain und Steiermark. Essek an der Drau, 17200 Einw., wichtiger Produktionsplatz für den slavonischen Ausfuhr- und Einfuhrhandel. Semlin, 8900 Einw., an der Mündung der Save in die Donau; bedeutender Platz für den Handel Ungarns und Serbiens. Sissek, Hauptthandelsplatz für Getreide und Bauholz, das auf der Save hieher und dann per Bahn nach Triest geht. Als Seeplätze Kroatiens erscheinen Fiume, Zeng und Portoré; unter diesen ist der wichtigste Fiume, 13300 Einw., Freihafen am Quarnerobusen; exportirt als Ausfuhrartikel Kroatiens und Slavoniens Holz, Wein, Getreide, Vieh, Branntwein, gedörrtes Obst, Häute und importirt dafür Colonialwaaren und Fabrikate.

Das Fürstenthum Liechtenstein,

zwischen Tyrol und der Schweiz im Rheinthal gelegen mit 178 Quadr.-Kilom. und 8320 Einw., gehört zum österreichischen Zollgebiet; erzeugt Obst, Wein, Holz und Vieh. Industrie unbedeutend. 2 Eisenbahnstationen. Hauptort der Flecken Vaduz.

Die Schweiz,

41418 Quadr.-Kilom. und 2,669147 Einw. enthaltend. Die Lage der Schweiz, mitten im europäischen Alpengebiete, fern von Meerküsten, ist scheinbar eine commerciell ungünstige; in Wirklichkeit aber nicht, wenn man berück-

sichtigt, daß das Land ringsum von gut bevölkerten und hoch kultivirten Ländern umgeben ist, daß es an großen Welthandelszügen, die den europäischen Continent durchziehen, liegt und unmittelbar im Norden das große Culturgebiet des Rheinstroms sich öffnet; daß die Schweiz in lebhafte Berührung kommt mit dem wirthschaftlichen Leben des deutschen, französischen und italienischen Volkes. Das Land besteht aus 25 durch eine gemeinsame Verfassung vereinigten Kantonen; seine Bevölkerung gehört der Hauptsache nach zur deutschen, französischen und italienischen Nationalität. Die vorherrschende Sprache ist jedoch die deutsche. Der Aufbau des Landes zeigt im Süden und Osten die Hauptkette der Alpen mit ihren nördlichen Ausläufern in verschiedene Gruppen zerfallend; nördlich sodann die schweizerische Hochebene von S.W. nach N.O. allmählig an Breite zunehmend, etwa 30 Meilen lang und 5—8 Meilen breit, von manchen Erhebungen durchzogen, gut bewässert, stark bevölkert und vortrefflich angebaut, endlich im N.O. den schweizerischen Jura, in mehreren Parallelketten. Die Bewässerung ist reichlich, doch sind die Flüsse als Verkehrswege fast völlig unbrauchbar. Viel wichtiger als die Flüsse sind für den Verkehr die zahlreichen Seen des Landes, vorzüglich der Boden-See, von Dampfern befahren, hauptsächlich für den schweizerisch-deutschen Personenverkehr, auch mit starkem Getreideverkehr; ferner der Genfer-See, Luganer-See, Lago Maggiore, Züricher-See, Wallen-See, Vierwaldstätter-See, Zuger-See, Brienzer-See, Thuner-See, Neuenburger-See.

Urproduktion. Nach seiner Natur kann das Land seinen eigenen Bedarf an Brodfrüchten nicht produciren, sondern muß dieselben größtentheils einführen. In vielen Kantonen wird Garten-Cultur, Obstbau, namentlich aber ergiebiger Weinbau getrieben. Sehr einträglich ist die Viehzucht, eine der Hauptquellen des Volkseinkommens. Weniger durch die Zahl als durch die Güte der Thiere ausgezeichnet, namentlich in den Kantonen Bern, Uri und Freiburg. Das wichtigste Viehprodukt ist der Käse, der etwa 1/2 Mill. Zentner jährlich producirt wird, davon ein Drittel zur Ausfuhr. Etwa der sechste Theil der Bodenfläche ist noch mit Waldungen bestanden. Exportirt wird rohes und Floßholz. Das Land ist arm an nutzbaren Mineralien; Edelmetalle fehlen fast völlig. Die Eisenproduktion deckt kaum den halben Bedarf. Steinkohlenlager sind unbedeutend. Selbst die Salzproduktion reicht nicht hin.

Industrie. Trotz der fehlenden Rohstoffe hat sich das Land durch den praktischen Sinn und den Fleiß seines Volkes zu einem der ersten Industrieländer der Welt entwickelt. Die wichtigsten Industrien sind die Seidenindustrie, welche kaum von Frankreich und England übertroffen, in der Schweiz schon ein altes Gewerbe ist. Ihre Hauptsitze sind Basel und Zürich. Ihre Waaren meist leicht, aber sehr mannigfaltig und wohlfeil. In der Baumwollindustrie, welche jährlich für etwa 12 Mill. Francs producirt, wird die Schweiz nur von Großbritannien und Frankreich übertroffen. Spinnerei und Weberei sind in verschiedenen Kantonen vertreten. Berühmt sind auch die gestickten Waaren der nordöstlichen Kantone. Kattundruck wird hauptsächlich in Glarus und Zürich betrieben. Die Schafwollindustrie findet sich häufig, aber nur als Kleingewerbe; Leinwandindustrie nur in Bern. Spitzenfabrikation, Strohflechterei ebenfalls nennenswerth; großartig der Maschinenbau, besonders in Zürich, liefert Spinnmaschinen, Dampfschiffe und Lokomotive. Die schweizerische Uhrenfabrikation mit dem Hauptsitze in Genf und in den Thälern des Jura war bis in die neueste Zeit unübertroffen, ebenso die Verfertigung von Gold- und Silberwaaren.

Der **Handel** ist trotz der natürlichen Verkehrshindernisse ungemein regsam und der Betrag des Handelswerthes für den Kopf der Bevölkerung höher als bei den ersten Handelsstaaten Europas. Hauptverkehrsländer sind Frankreich, Deutschland, Oesterreich, Italien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Eingeführt werden vorzugsweise Nahrungsmittel, Rohstoffe; ausgeführt Seide und Seidenwaaren, Baumwolle und Wollgewebe, Stickerei, Uhren und Uhrbestandtheile, Käse, Stroh- und Roßhaargeflechte; auch Maschinen.

Verkehr. Das Land hat trotz seiner Gebirgsnatur ein reiches Netz von Verkehrsmitteln geschaffen. Die Landstraßen, theils unter kolossaler Anstrengung erbaut, sind vorzüglich, namentlich die schöne Kunststraße über die Alpenpässe des Gotthard, Splügen, Lukmanier, Simplon, Julier, Albula, den Furka- und Ober-Alppaß und Berninapaß. Der Güte dieser Straßen entspricht auch der musterhafte Betrieb der eidgenössischen Post. Ihr Eisenbahnnetz hat die Schweiz unter sehr ungünstigen Verhältnissen mit fast zu großer Kühnheit ausgebildet. Die Bahnen leiden an Zersplitterung und schlechter Rentabilität. Die wichtigsten derselben sind die schweizerische Nordostbahn, die schweizerische Centralbahn, die vereinigten Schweizerbahnen (hauptsächlich für den Verkehr mit der Ostschweiz), die schweizerische Westbahn, die Jura-Bernbahn und mehrere kleinere. Eine specifische Eigenthümlichkeit der Schweiz sind die Hochgebirgsbahnen, unter welchen namentlich die Rigibahn zu den merkwürdigsten Verkehrswegen der Welt gehört. Das großartigste Unternehmen der neueren Zeit ist die im Bau begriffene Gotthardbahn zur Verbindung zwischen dem Rheinhandelsgebiet und Italien bestimmt, mit großartigem Tunnelbau, jetzt allerdings wegen Unzulänglichkeit der Mittel einigermaßen im Stocken. Die eigentliche Gotthardbahn führt von Flülen am Vierwaldstätter-See das Thal der Reuß hinauf, sodann durch den Tunnel nach Biaska und Bellinzona auf italienischer Seite.

Die Zahl der Post-Bureaux beträgt gegen 800, bei einem jährlichen Briefverkehr von 65 Mill. Ihr Telegraphennetz hat die Schweiz gleichfalls reicher ausgebildet als irgend ein Land der Erde. Die Länge der Linien beträgt 6462 Kilom. und nahezu 3 Mill. Telegramme. Großartig ist endlich noch der Reiseverkehr und das Hôtel-Wesen. Der Fremdenzug spielt eine bedeutende Rolle im ganzen wirthschaftlichen Leben der Schweiz und ist Gegenstand ununterbrochener Spekulation.

In Bezug auf Handelspolitik bildet die Schweiz seit 1850 dem Auslande gegenüber ein einziges Zollgebiet; das Freihandelssystem hat sich dort bis in die neueste Zeit vortrefflich bewährt. Handelsverträge sind mit den wichtigsten Handelsstaaten abgeschlossen worden.

Das Creditwesen hat eine vortreffliche Ausbildung gefunden. 1869 bestanden 81 Banken und Creditanstalten mit einem Gesammtcapital von 160 Mill. Fr. Die Zettelbanken haben für etwa 40 Mill. Noten in Umlauf.

Finanzen. Neben einem gemeinsamen Bundeshaushalt gibt es Haushalte der einzelnen Cantone. Haupteinnahmsquelle des Bundes ist das Zollwesen. Die Einnahmen betragen (1877) 42, die Ausgaben 43 Mill. Fr. — Einer Bundesschuld von 31 Mill. steht ein Activvermögen von 35 Mill. gegenüber. Activüberschuß $4,_6$ Mill.

Münze, Maß und Gewicht siehe den betreffenden Abschnitt.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

Canton Zürich: Zürich, 56694 Einw., die schönste, fleißigste und blühendste Stadt der Schweiz, mit einer ungemein thätigen Industrie in

Seiden-, Halbseiden- und Baumwollwaaren, Maschinen- und Instrumentenbau rc., treibt lebhaften eigenen und Commissionshandel, dessen Hauptgegenstände neben den eigenen Fabrikaten der Stadt noch Wein, Getreide und Baumwolle. Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien, lebhafter Handel über den Züricher-See. Horgen, mit bedeutender Seidenindustrie und chemischer Fabrik. Wädensweil, 6049 Einw., sehr bedeutende Industrie in Seide, Baumwolle und Tuch. Uster, 5808 Einw., die großartigsten Spinnereien der Schweiz. Winterthur, 9404 Einw., wichtiger Eisenbahnknotenpunkt; eine der fleißigsten und aufstrebendsten Städte der Schweiz; große Baumwollspinnereien, Rothfärbereien, Kattundruckereien, Gießereien, fabricirt auch Maschinen. Treibt schwunghaften Handel.

Canton Bern: Bern, 36001 Einw., Hauptstadt der Eidgenossenschaft; Eisenbahnknotenpunkt; Baumwollweberei und Kattundruck, Strohflechterei, Gerbereien. Als Handelsplatz ist Bern namentlich Stapelplatz für Leinwand, Leder, Wein, Käse und Vieh. Biel, 8113 Einw., am gleichnamigen See, Sitz einer bedeutenden Uhrenindustrie; Weinbau. St. Imier, 5714 Einw., Uhren- und Spitzenfabrikation. Interlaken, Hauptpunkt des Fremdenverkehrs; bedeutende Holzschnitzerei und Parquetfabrikation.

Canton Luzern: Luzern, 14524 Einw., am Ausflusse der Reuß aus dem Vierwaldstätter-See, mit sehr starkem Fremdenverkehr und prachtvollen Gasthöfen; lebhafte Dampfschiffstation; Speditionsplatz für den Waarenzug über den St. Gotthard. Theilweise zum Canton Luzern, theilweise zu Schwyz gehört das kleine, aber höchst eigenartige Verkehrsgebiet des Rigi, mit mehreren prachtvollen, kolossalen Gasthöfen besetzt, nach allen Richtungen hin von kurzen Eisenbahnen überspannt.

Canton Schwyz: Schwyz, 6154 Einw., Viehhandel.

Canton Glarus: Glarus, 5516 Einw., Baumwollspinnerei, Kattundruck und Tuchfabrikation.

Canton Zug: Zug, 4277 Einw., am Zuger-See, Baumwollenindustrie, Färberei, Tuchfabrikation.

Canton Freiburg: Freiburg (auch Freiburg im Uechtlande), 14904 Einw., Lederindustrie, Färberei. Berühmt die großartige Drahtbrücke über die Saane, auch die neue Eisenbahnbrücke.

Canton Solothurn: Solothurn, 7054 Einw., Leinenwaaren, Tabak und Uhren.

Canton Basel: Basel, 44834 Einw., an beiden Ufern des Rheins, großartige Fabrikation von Seidenbändern und Seidenzeugen, auch von Wollzeugen, Leder, Papier, Handschuhen, Gold- und Bijouteriewaaren, Kirschwasser. Erste Handelsstadt der Schweiz. Sehr bedeutend das Wechsel-, Commissions- und Speditionsgeschäft.

Canton Schaffhausen: Schaffhausen, 10303 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, fabricirt Stahl, Eisenbahnwagen, Draht, Tabak u. a. Luxuswaaren. Speditionsplatz für den süddeutschen Verkehr.

Canton Appenzell-Inner-Rhoden: Appenzell, 3686 Einw., Spitzenklöppelei, Weißstickerei rc.

Canton St Gallen: St. Gallen, 16675 Einw., Hauptort der ostschweizerischen Baumwollindustrie. Baumwollstoffe, Mousselin, feine Stickereien. Eisenbahnverbindungen nach dem Bodensee, sowie nach den Schweizer Handelsplätzen befördern den lebhaften Verkehr dieses wichtigen Stapelplatzes. Rorschach, 3493 Einw., Eisenbahnknotenpunkt am Bodensee, hat den besten

Hafen am See, lebhaften Schiffsverkehr. Der bedeutendste Getreidemarkt der Schweiz. Hauptstapelplatz zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien. Rapperswyl, 2574 Einw., lebhafte Baumwollindustrie.

Canton Graubünden: Chur, 7552 Einw., treibt lebhaften Handel nach Italien. Günstige Lage an der Haupthandelsstraße aus Südwest-Deutschland nach Italien. Wichtige Straßenzüge nach dem Engadin.

Canton Aargau: Aarau, 5449 Einw., fabricirt Baumwoll- und Seidenwaaren, chemische Produkte u. A. Zofingen, 3916 Einw., ausgedehnte Seiden- und Baumwollindustrie.

Canton Thurgau: Frauenfeld, 4261 Einw., Baumwollindustrie, Maschinenbau, Eisengießerei und Anderes. Romanshorn, Eisenbahnknotenpunkt, am Bodensee, 3141 Einw., Zollstätte; Hafen am Bodensee, mit lebhaftem Schiffsverkehr, namentlich Getreideeinfuhr.

Canton Tessin (Ticino): Bellinzona, Speditions- und Transithandel, Stapelplatz der über den Gotthard, Lukmanier und Bernhardin kommenden Waaren. Deßgleichen Locarno, 2667 Einw. Lugano, am Luganer-See, mit 6024 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, Vieh- und Transithandel; in der Umgebung Seidenzucht.

Canton Waadt: Lausanne, 26520 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Baumwollspinnerei und Tabakfabrikation. Die Umgebung erzeugt vorzüglichen Wein. Hafenplatz für Lausanne Ouchy, am Genfer-See, Dampferstation. Vevey (Vivis), 7887 Einw., am Genfer-See, treibt Seidenzucht und lebhaften Handel in Wein, Holz, Käse. Zahlreiche Hotels und Pensionen.

Canton Wallis: Sitten (Sion), 4895 Einw., Spedition.

Canton Neuenburg (Neuchâtel): Neuenburg (Neuchâtel), 13321 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, fabricirt Uhren und Baumwollstoffe, treibt schwunghaften Handel mit den Erzeugnissen der industriellen Jurathäler. Locle, 10334 Einw., ungemein gewerbfleißig; Uhren, Gold- und Silberwaaren und Spitzen. La Chaux de Fonds, 19930 Einw., Hauptsitz der großartigsten Uhrenindustrie; auch Gold- u. Silberwaaren, Instrumente, Bijouterien u. dergl.

Canton Genf: Genf (Genève), 46783 Einw., die bevölkertste und reichste Stadt der Schweiz, an der Südspitze des Genfer-See's; großartige Industrie: Uhren, Spieldosen, Gold- und Silberwaaren, Bijouterieartikel, mathematische und physikalische Instrumente, Seiden-, Woll- und Baumwollwaaren, Leder- und Lederwaaren, Luxuswaaren, Waffen und Porzellan. Die Lage ist eine ungemein günstige für den lebhaft betriebenen Handel; wichtig namentlich der Zwischenhandel mit Italien und Frankreich. Wechselgeschäft sehr ansehnlich; Banken, Handels- und Assekuranzgesellschaften; lebhafter Dampfschiffs- und Eisenbahnverkehr. Starker Fremdenzufluß.

Das Königreich der Niederlande

mit 32971 Quadrat-Kilometer und 3,865456 Einw. theilt sich mit England, Frankreich und Belgien in den Vortheil der commerciell günstigsten Lage unter den europäischen Staaten. Was England und Frankreich durch die größere Nähe des atlantischen Oceans voraus haben, wird den Niederlanden ersetzt

durch den Umstand, daß Mitteleuropa und insbesondere Deutschland als ihr Hinterland erscheint und daß sie das Mündungsgebiet des zwar nicht größten, aber wichtigsten der europäischen Flüsse besitzen. Die Bevölkerung, welche ziemlich unregelmäßig über das Land vertheilt ist, ist germanischer Abstammung, doch wird neben der holländischen auch die französische Sprache viel gesprochen, in der Handelswelt auch deutsch und englisch.

Die Niederlande bilden ein entschiedenes Flachland, welches sich vom Meer nach Osten zu allmälig erhebt. Fortwährend wird um den Boden mit dem Meere gekämpft und an der Westseite geht immer Land verloren, während an der Ostseite welches gewonnen wird. In Folge der unablässigen Thätigkeit des Meeres und der Flußmündungen ist die Küste nicht nur reich gegliedert, mit vielen vorgelagerten Inseln versehen, sondern auch, namentlich in der Provinz Seeland, in beständiger Neubildung und Zerstörung begriffen. Wo nicht Dünen hinreichenden Schutz gegen das Meer bieten, werden überall großartige Dämme gebaut, welche das Land netzartig überziehen.

Die Bewässerung ist nicht nur sehr reichlich, sondern auch durch menschliche Kunst sorgfältiger geregelt als in irgend einem andern Lande. Hauptflüsse sind: Rhein, Maas und Schelde, sämmtlich in vielverzweigten Mündungen ausgedehnte Fluß-Deltas bildend und für die Schifffahrt ungemein wichtig. Hiezu kommen die zahlreichen Kanäle, welche das Netz der natürlichen Wasserstraßen vervollständigen. Die wichtigsten darunter sind der nordholländische Kanal, einer der bedeutendsten, die je gebaut wurden, und ungemein frequentirt; Süd-Wilhelm-Fahrt, ebenfalls stark besucht und jährlich von etwa 7000 Schiffen, darunter 600 Dampfer, befahren; der Nordkanal; der Kanal von Lüttich nach Maastricht und verschiedene andere. Nur bei der flachen Bodengestaltung und dem großen Wasser-Reichthum war diese Kanalentwickelung möglich und es wurde dadurch bewirkt, daß Flüsse, Kanäle und Meer-Strecken als ein zusammenhängendes Netz erscheinen.

Rohprodukte. Landbau wird sehr sorgfältg betrieben, aber der Boden ist nur stellenweise dafür geeignet und sein Ertrag ernährt die Bevölkerung nicht, so daß regelmäßig mehr Einfuhr stattfinden muß. Der Gesammtwerth der Ernte beträgt jährlich 100—170000 holländische Gulden. Viele Anstrengungen, um durch Dammbauten, Entwässerung und Drainiren Culturland zu gewinnen, werden gemacht. Außer Getreide und Kartoffeln werden auch Handelspflanzen gebaut: Tabak, Krapp, Flachs, Rübsamen, Hopfen und Cichorien, verschiedene Sämereien u. s. f. Starker Anbau von Futterkräutern, blühender Gartenbau und große hervorragende Blumen-Zucht, welche selbst schon Gegenstand großartiger, unübertroffener Speculation geworden ist. Die Viehzucht wird rationell und ungemein fleißig betrieben. Namentlich wichtig ist die durch alle Provinzen verbreitete Rindviehzucht, welche Butter und Käse als wichtige Handelsartikel für die Ausfuhr liefert. Die Zucht von Schafen, Ziegen und Schweinen ist geringer. Die Pferdezucht liefert tüchtige Arbeitsthiere. Die Fischerei ist ein wichtiger Erwerbszweig, wenn auch nicht mehr so lebhaft betrieben wie ehedem. Einst ernährte die Häringsfischerei circa 100000 Personen, jetzt konkurrirt sie mit der schottischen und norwegischen Fischerei, doch behauptet der holländische Häring immer noch den besten Ruf. Man unterscheidet große und kleine Häringsfischerei. Die große arbeitet mit etwa 90 Schiffen, die kleine mit etwa 180. Die große Fischerei wird an schottischen und englischen Küsten, die kleine an den S.N.O.-Küsten ausgeübt. Neben den Häringen werden auch Schollen, Thunfische,

Steinbutten und andere Fischgattungen gefangen, Robben geschlagen und Walfischfang getrieben. An Waldungen fehlt es dem Lande, so daß fast der ganze Holzbedarf eingeführt werden muß; Bergbau wird fast gar nicht betrieben. Torf dagegen ist in mächtigen Lagern vorhanden und er wird massenhaft ausgebeutet. In den Fabriken wird er mehr und mehr durch die Steinkohle verdrängt, die aus Belgien, England und Preußen eingeführt wird.

Industrie. Die Niederlande sind kein Industriestaat, obgleich manche Industriezweige floriren. Am höchsten stehen jene Industrien, welche mit der Schifffahrt und dem Seehandel in Verbindung stehen. Man zählt 6—700 Schiffswerften, davon etwa 150 für den Bau von Seeschiffen, welche durch ihre Solidität bekannt sind. Die wichtigsten Schiffswerfte sind zu Amsterdam, Rotterdam, Zaardam, Dordrecht und Vließingen. In neuerer Zeit ist wegen des Eisenbahnbaues und der zunehmenden Eisenkonstruktion beim Schiffbau die Eisenindustrie lebhaft. Berühmt ist die holländische Leinenindustrie. Die Wollindustrie war früher wichtiger, erzeugt aber noch feine Tuche. An den Seeplätzen starke Fabrikation von Segeltuch und Tauwerk. Eine Specialität der holländischen Industrie ist die Papierfabrikation, ebenso Branntweinbrennerei mit starkem Export, Zuckerraffinerie und Tabakfabrikation. Ausgedehnte Gerberei, Gold- und Silberwaaren, Thonpfeifen noch nennenswerth.

Handel. Der niederländische Handel hat immer noch einen großartigen Zug, obgleich er von seiner einstigen Höhe sehr herabstieg. Er ist sowohl im Innern auf den zahllosen Wasseradern als auch über See ungemein thätig, wozu die sorgfältige Regelung des Kanalwesens, die rationelle Zollgesetzgebung, Handelsverträge und dergl. viel beigetragen haben. Die Niederlande importiren hauptsächlich, theils zum eigenen Verbrauche, theils zur Wiederausfuhr, Colonialwaaren aus ihren Colonien, namentlich Kaffee, Zucker, Reis, Indigo und Zinn. Für den eigenen Bedarf werden hauptsächlich Manufakturwaaren und Steinkohlen aus England, Deutschland und Belgien, Getreide aus den Ostseeländern, Bau- und Schiffholz aus Norwegen und den Rheingegenden, Wein aus Frankreich eingeführt. Dem Werthe nach sind die wichtigsten Gegenstände der Einfuhr: Getreide, Colonialwaaren, Rohmetalle, Spinnstoffe, Häute und Leder, Erze und Steine, Sämereien und Früchte. Die wichtigsten Ausfuhrwerthe sind Colonialwaaren, Thiere und thierische Nahrungsmittel, Spinnstoffe, Rohmetalle, Getreide, Garn, Droguen und Farbwaaren. Die gesammte Einfuhr repräsentirte zuletzt einen Jahreswerth von über 600, die Ausfuhr einen solchen von über 500 Mill. Gulden. Die Ausfuhr-Artikel sind theils eigene Produkte, theils durchgeführte Colonialwaaren. Von eigenen Produkten exportiren die Niederlande: Gemüse, Vieh und Butter nach London, Fische und Käse. Die ausgeführten Colonialwaaren stammen nicht nur aus den niederländischen, sondern auch aus englischen Colonien und anderwärts her. Kaffe kommt fast ganz aus den ostindischen, nur zum kleinen Theil aus den westindischen Colonien, ebenso Rohzucker. Reis kommt weniger aus den niederländischen als aus den englischen Colonien, Indigo aus Ostindien, Zinn eben daher, speziell von den Inseln Banka und Billiton.

Die wichtigsten Verkehrsländer sind: Großbritannien, Deutschland, Belgien, Rußland, die Vereinigten Staaten, Frankreich und Java.

Verkehrsmittel. Neben den oben erwähnten überaus reichlichen Wasserstraßen und seinen Meeresküsten sind die Landverkehrsmittel lange zurückge-

blieben; namentlich der Eisenbahnbau wurde vernachlässigt und erst spät in Angriff genommen. Die wichtigsten Bahnen sind: die holländische Bahn zwischen Amsterdam und Rotterdam mit Zweigbahnen; die niederländische Rheinbahn von Amsterdam an die deutsche Reichsgrenze nach Emmerich mit Zweigbahnen; die niederländische Centralbahn von Utrecht nach Kampen und die holländische Staatsbahn mit verschiedenen Linien. Die Flotte und der Schiffsverkehr steht ebenfalls nicht mehr auf der Höhe von ehedem. Die gesammte Handelsmarine umfaßt (1877) 1702 Segelschiffe und 84 Dampfer. Es laufen jährlich über 4500 Segelschiffe ein und aus, worunter circa 1800 niederländische, hiezu circa 4000 Dampfer, worunter gegen 800 niederländische. Die Dampfschifffahrt repräsentirt etwa 42 Prozent des gesammten Schiffverkehrs. Die niederländischen Schiffe betheiligen sich auch lebhaft an der Frachtfahrt zwischen fremden Häfen. Auch das ist indessen zurückgegangen. Wichtig ist die Binnenschifffahrt, insbesondere auf dem Rhein. Der Rheinhandel gehört zu zwei Drittheilen der Stadt Rotterdam an. Regelmäßige Dampferlinien befahren den Rhein, die Maas- und die Schelde-Mündungen und gehen auch von Amsterdam und Rotterdam nach einer Reihe der wichtigsten Seeplätze.

Die Post beförderte zuletzt 48 Mill. Briefe und enthält gegen 1300 Bureaux. Die elektrische Telegraphie, theils vom Staat, theils von Privatunternehmungen getrieben, weist eine Linienlänge von circa 3300 Kilometer und 2 Mill. jährliche Depeschen auf.

Unter den Creditanstalten ist die bedeutendste die niederländische Bank, außerdem eine große Anzahl von Banken und Versicherungsgesellschaften aller Art.

Die Staatsausgaben waren schon im vorigen Jahrhundert ungemein hoch, und am Anfange des jetzigen Jahrhunderts noch ungemein gesteigert bis in die neuere Zeit. Die Ausgaben für Verzinsung der Staatsschuld sind jetzt etwas geringer geworden. Der Schuldenstand beträgt (1877) 922 Millionen Gulden an Kapital und 26 Mill. Gulden an Zinsen. Unter den Staatseinnahmen sind besonders wichtig die direkten Steuern und die Accise, Stempel und Enregistrement. Nur mit Hilfe der aus den indischen Colonien fließenden Millionen gelang es, das Gleichgewicht des Staatshaushaltes aufrecht zu erhalten.

Münze, Maß und Gewicht siehe den betreffenden Abschnitt.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

In Nordbrabant: Hertogenbosch (Herzogenbusch), 24395 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Lebhafte Industrie in Gold- und Silberschmieden, Schmieden, Schuhmacherei, Cigarrenfabriken, Bierbrauereien, große Zimmerwerkstätten.

In Geldern: Arnhem, 25348 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, am rechten Rheinufer; gewerbfleißig; Handel mit Getreide, Vieh und Tabak; Speditionshandel.

In Südholland: 's Gravenhage (Haag), 81881 Einw., Hauptstadt der Niederlande, bildet mit dem benachbarten Schevéningen eine Gemeinde; gehört zu den schönsten Städten der Niederlande; im Allgemeinen mehr ein Luxusplatz als Produktionsplatz. Delft, 21536 Einw., von vielen Kanälen durchschnitten; Teppichfabrikation; Waffenfabrik. Leiden (Leyden), 39169 Einw., alte und berühmte Stadt, am ältesten Rheinarme; Tuchindustrie; starker Handel mit Vieh und Viehprodukten. Rotterdam, 113734 Einw., die zweite Handelsstadt der Niederlande, an der Mündung der Rotte in die neue Maas; Häfen sind: der sog. alte Hafen, der Fluchthafen in der Neustadt, der neue Hafen, der Schiffmachers-, Wein-, Löwen- und Lachshafen.

Die durch die verschiedenen Flußarme getrennten Stadttheile sind durch zahlreiche Drehbrücken verbunden. Cigarrenfabriken, Strohhutfabriken, Schiffswerfte, Branntweinbrennereien, Zucker- und Papierfabriken, Nadel-, Korkstöpsel-Fabriken, Kattundruckereien und dergl. Commerciell ist Rotterdam seit der Trennung Hollands von Belgien ungemein rasch aufgeblüht. Seine Blüthe verdankt es neben der Seeschifffahrt auch theilweise seinen Eisenbahnverbindungen. Die Stadt exportirt den vorzüglichen Weizen der Provinz Seeland und ist der wichtigste Handelsplatz für Krapp und Genever, treibt auch starken Handel in Tabak, Flachs-, Lein- und Kleesaat, Butter und Käse, Colonialwaaren, Häuten und Bordeaux-Weinen. Direkte Dampferfahrten. Sitz der niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaften. Börse, Banken und Versicherungsgesellschaften. Ueber 300 deutsche Schiffe. Der lebhafteste Verkehr geht nach England, Belgien und den Rheinlanden. Dordrecht, 24310 Einw., die älteste und in commercieller Hinsicht die dritte Stadt der Niederlande, auf einer Maasinsel. Zuckerraffinerie, Tabak- und Farbenfabrikation, Leinen- und Baumwollweberei, Fischerei und Schiffbau. Seilerbahnen. In dem großen Hafen können Ostindienfahrer bis zur Stadt kommen. Schifffahrt und Handel auf dem Rhein nach Deutschland. Hauptplatz der Niederlande für den Holzhandel.

In Nordholland: Amsterdam, 256154 Einw., eine der ersten Handelsstädte der Welt. Die bedeutendste Stadt der Niederlande, im 17. Jahrhundert Beherrscherin des Welthandels. An der Amstel und dem Y. Mittelst Pfählen auf 90 sumpfigen Inseln erbaut, zwischen welchen zahlreiche Canäle (Grachten). Große Docks. Das Oster- und Westerdock mit riesigen Seeschleußen. Die Industrie ist lebhaft und mannigfach. Weltberühmt die Diamantenschleiferei. Gold-, Silber- und Kupferwaaren. Zuckerraffinerien in etwa 20 Etablissements. Tabaks- und Cigarrenfabrikation in etwa 80—90 Etablissements. 26 Schiffswerften. Brennereien feiner Liqueure. Maschinenfabriken u. s. f. Hauptmarkt der Erde für Kaffee, außerdem ungemein wichtig für Colonialwaaren, Häute, Indigo, Zinn, Getreide, französische Rothweine, amerikanischen Tabak, Oel und Krapp. Einer der ersten Wechselplätze der Welt. Im Handel mit Staatspapieren nur von London und Paris übertroffen. Kaffeeeinfuhr aus Ostindien, Zuckereinfuhr aus Ostindien, Brasilien, England und Frankreich. Theeeinfuhr aus Ostindien. Häute aus Java. Indigoeinfuhr aus Ostindien und Amerika. Reiseinfuhr aus Britisch-Ostindien. Getreideeinfuhr aus Rußland, Preußen und Nordamerika. Handelsflotte von 192 Segelschiffen und 39 Dampfschiffen. Die Zahl der im Hafen verkehrenden Schiffe 13—1400 jährlich. Der Dampfbootverkehr der Amsterdamer Rhedereien ist in lebhaftem Aufschwung; Rheinschifffahrt nach Amsterdam trotz der Concurrenz der Eisenbahnen immer noch lebhaft. Der Zwischenhandel wird durch ein großes Entrepot mit Waarenhäusern sehr befördert. Die Waarenbörse der Stadt ist die hervorragendste auf dem Continent. Die Fondsbörse gehört mit zu den wichtigsten Europas. Helder, mit den dazu gehörigen Nieuwediep, Fort Erfprins, 18749 Einw., hat einen schönen und sichern Hafen und große Marineanstalten. Enkhuizen, 4925 Einw. Ehedem eine lebhafte Hansestadt. Treibt noch Fischerei, Fischhandel, Schiffbau. Haarlem, Stadt und Eisenbahnknotenpunkt, mit 27329 Einw. Im vorigen Jahrhundert viel bedeutender. Baumwollindustrie, Maschinenbau, Leinwand- und Garnbleicherei, Tuch-, Spitzen- und Zwirnfabrikation, vor Allen aber die großartigste Blumencultur und bedeutendster Blumenhandel in Europa. Export hievon nach allen Theilen der Welt. Zaardam, 11905

Einw. Ehedem großartiger Schiffbau und Grönlandfischerei. Jetzt Papierfabrikation und Holzsägerei.

In Seeland: Middelburg, 14714 Einw., auf der Insel Walcheren. Ehedem viel bedeutender. Handel in Getreide, Krapp und anderen Bodenprodukten. Vließingen, 8929 Einw., auf der Insel Walcheren. Starke Festung und Seehafen mit großartigen Schiffswerften, Docks, ausgedehnten Magazinen und anderen Marineanstalten. Bedeutender Schiffbau und Handel in Steinkohlen mit England, Belgien und Preußen. Wichtig für den Eilverkehr aus Deutschland nach London. Route über Vließingen jetzt sehr beliebt.

In Utrecht: Utrecht, 57085 Einw., Hauptknotenpunkt des holländischen Eisenbahnnetzes am krummen Rhein, in einer für den Handel und die Schifffahrt ungemein günstigen Lage. Cigarren- und Maschinenfabriken, Tuchwebereien, Kupfergießereien, Bleichen. Bedeutend als Marktplatz.

In Friesland: Leeuwarden, 24862 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Leinenweberei, Papierfabrikation, Möbel- und Instrumentenfabrikation. Centrum des Getreide- und Viehhandels von Friesland. Harlingen, 9799 Einw. Wichtigste See- und Handelsstadt von Friesland. Am nördlichsten Theile der Zuidersee. Hat einen tiefen inneren und äußeren Hafen. Friesische Dampfschifffahrtsgesellschaft; regelmäßige Dampfschifffahrten nach Amsterdam, Hull und London.

In Over-Yssel: Zwolle, 18824 Einw. Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlinien. Bedeutende Rhederei und Schiffbau, Getreide-, Vieh- und Fischhandel; Dampfschifffahrt. Kampen, 12164 Einw., Getreide- und Viehmärkte. Regelmäßige Dampfschifffahrten und Handel rheinaufwärts.

In Groningen: Groningen, 34768 Einw. Eisenbahnknotenpunkt. Lebhafte Industrie. Starker Getreide- und Butterhandel. Das Flüßchen Hunse ist für große Seeschiffe fahrbar gemacht und bildet unter dem Namen Reit-Diep die Verbindung mit der Nordsee.

In Limburg: Mastricht, 27440 Einw. Eisenbahnknotenpunkt, am linken Ufer der Maas. Große Glas- und Krystallwaarenfabrik. Getreide- und Transithandel. Roermond, 8816 Einw. Ansehnliche Industrie. Lebhafter Handel.

Auswärtiger Besitz (ausführlicher bei den einzelnen Welttheilen). In Amerika: Curaçao, Aruba, St. Martin, Bonaire, St. Eustach, Saba und Surinam. In Asien und Australien: Java und Madura, West-Sumatra, Benkulen, Lampongs, Palembang, Banka, Billiton, Riouw, Borneo, Celebes, Amboina, Banda, Ternate, Menado, Timor (theilweise), Bali und Lombok, Neu-Guinea (theilweise).

Die amerikanischen Besitzungen kosten regelmäßig mehr, als sie eintragen. Der ostindische Besitz dagegen liefert eine Mehreinnahme von etwa 10 Mill. fl. im Jahre.

Großherzogthum Luxemburg

mit 47 Quadratmeilen und 205158 Einw., neutraler Staat, in Personalunion mit den Niederlanden, zum deutschen Zollverein gehörig. Gebirgig, durch die Mosel bewässert; mit größtentheils deutscher Bevölkerung.

Rohprodukte: fleißiger Landbau erzeugt über den eigenen Bedarf. Obst- und Weinkultur; namhafte Viehzucht. Reichliche Waldungen. An Bergbauprodukten über 20 Mill. Ctr. Eisenerze. Auch Antimon, Blei, Kupfer, Salz.

Industrie: Eisenindustrie in mehreren großen Werken, Leinweberei, blühende Lederindustrie; Handschuh- und Papierfabrikation.

Handel und Verkehr. Der Handel bringt Getreide, Vieh, Schinken, Eisen und Eisenwaaren, Leder, Handschuhe und Papier zur Ausfuhr. An Verkehrsmitteln sind die luxemburgischen Eisenbahnen, etwa 180 Kilometer (Luxemburg-Wilhelmsbahn), durch das deutsche Reich übernommen. Der Telegraph umfaßt 290 Kilometer Linien und für den Credit sorgt die „Internationale Bank“ in Luxemburg.

Finanzen. Budget von 5 Mill. Francs; Staatsschuld (hauptsächlich für Eisenbahnen) 12 Mill. Francs.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Hauptplätze: Luxemburg, 14440 Einw. an der Alzett, Knotenpunkt von 4 Bahnlinien; Lederfabrikation, Eisengruben; Eisenhandel. Esch, 3400 Einw., Eisengruben; deßgl. Mersch. Echternach, 3400 Einw., Wein- und Hopfenhandel.

Königreich Belgien.

Belgien mit 29455 Quadr.-Kilom. und einer Bevölkerung von 5,403000 Einw., ist in Bezug auf seine geogrophische Weltlage unübertroffen; denn es liegt mitten zwischen den wichtigsten Culturstaaten der Welt und am frequentesten Theile des Meeres. Die belgische Nordseeküste streicht als ausgeprägte Flachlandküste geradlinig; die Bodengliederung zeigt ein allmäliges Ansteigen von Nord und West nach Süd und Ost. An der Küste und an den Grenzen gegen die Niederlande finden sich fruchtbare Tiefebenen, reich bewässert, weiter südlich und östlich langsames Anschwellen des Bodens bis zu den Plateaulandschaften der Ardennen. Die Binnengewässer Belgiens gehören fünf Stromgebieten an, dem der Maas, der Schelde, des Rheins, der Yser und der Seine. Unter ihnen ist das Gebiet der Schelde für den Verkehr am wichtigsten, theils wegen der Fruchtbarkeit seiner Uferlandschaften, theils wegen der geographischen Weltstellung und der überaus günstigen Beschaffenheit der Scheldemündung, die bei Antwerpen zur Fluthzeit 40—50 Fuß tief und 100 Ellen breit ist, so daß sie tief im Innern des Landes einen prächtigen Seehafen bildet. Die gesammten, schiffbaren Flußläufe des Königreichs betragen 952 Kilometer. Dazu kommt ein reich entwickeltes Kanalnetz von 776 Kilometer Länge. Die bedeutendsten Kanäle sind: der Maas-Schelde-Kanal; der Kanal von Charleroi nach Brüssel; jener von Gent nach Brüssel.

Die Bevölkerung von Belgien besteht aus zwei scharf unterschiedenen Nationalitäten: Vlämen oder Flamänder, deutschen Stammes, sprechen ein entstelltes Deutsch-Holländisch; und die Wallonen, französischen Ursprungs, Sprache französisch. Die gebildeten Stände das Letztere.

Rohproduktion. Der belgische Landbau hat trotz der geringen Begünstigung, welche Klima und Bodenbeschaffenheit ihm erwiesen, glänzende Ausbildung erhalten. Er beschäftigt etwa ein Viertheil der gesammten Be-

völkerung. Die Fläche des bebauten Landes ist stets zunehmend, und die Früchte werden immer werthvoller. Außer den gewöhnlichen Getreidearten, Hackfrüchten und dergl. werden auch Handelspflanzen und Gemüse gebaut. Doch werden nur wenig Bodenfrüchte exportirt, am meisten Gerste und Mehl, während die Einfuhr für den eigenen Consum bedeutend und auch im Steigen ist. Im Bereiche der Viehzucht hat sich namentlich die Hornviehzucht sehr gehoben und blüht besonders in den flandrischen Provinzen. Der Export an Rindern und Schafen ist steigend. Die Waldungen sind in den letzten Jahrzehnten stetig und stark gelichtet worden.

Belgien ist reich mit nutzbaren Mineralien ausgestattet, auf deren Ausbeute die blühende Industrie erwachsen ist. Die erste Stelle unter den mineralischen Rohstoffen behauptet die Steinkohle. Das Land besitzt zwei Steinkohlenwerke, die den zwanzigsten Theil der gesammten Fläche einnehmen und von Ost nach West streichen. Diese Kohlenlager sind von ungleicher Mächtigkeit, manchmal zwei Meter stark. Die Zahl der Minen beträgt 284. Von der gesammten Kohlenproduktion kommt etwa ein Dritttheil zur Ausfuhr, meist nach Frankreich (im Werthe von 70 Mill. Francs). Von anderen nutzbaren Mineralien sind Eisen, Blei und Kupfererze reichlich vorhanden und ihre Ausbeute im Zunehmen.

Industrie. Obenan steht die Metallverarbeitung, und hier zunächst die großartige Hüttenindustrie mit einem Produktionswerthe von jährlich circa 130 Mill. Francs (Eisenindustrie allein mit circa 340 Etablissements); sodann die zahlreichen und unübertroffenen Fabriken für Maschinenbau, obenan die zu Seraing bei Lüttich. Belgien exportirt fortwährend Maschinen. Auf gleicher Höhe steht die Fabrikation von Metallwaaren, so namentlich die Waffenfabrikation von Lüttich und Umgebung, mit außerordentlich durchgeführter Arbeitstheilung. Nicht ganz auf der Höhe der englischen und deutschen Concurrenz steht dagegen die Fabrikation von Messerwaaren. Andere bedeutende Industriezweige sind die Fabrikation von feuerfesten Baumaterialien und Gefäßen; die Produktion und der Export an rohen Thonwaaren, sowie an Porzellanwaaren; die großartige belgische Glasindustrie, welche in einzelnen Etablissements über 1000 Arbeiter beschäftigt. Die Leinenindustrie als ältester Industriezweig Belgiens auch heute noch sehr bedeutend durch etwa 30 große Maschinenspinnereien und zahlreiche Webereien vertreten. In feinen Linnen ist Belgien unübertroffen. Auch Wollindustrie ist ein alter und berühmter Zweig des belgischen Gewerbfleißes. Ihr Hauptmittelpunkt ist Verviers. Hier wahrte sich insbesondere die Tuchfabrikation ihren alten Ruhm. Fabrikation feiner Luxusteppiche wird vorzugsweise zu Tournay getrieben. Die Baumwollindustrie wurde zuerst in Gent, welches ihr Hauptsitz blieb, eingeführt und kam rasch zur Blüthe. Weltberühmt und unerreicht ist die Spitzenindustrie, namentlich die Brüsselerspitzen mit ihren eminent zarten und feinen Mustern. Die Spitzenindustrie beschäftigt gegen 130000 Arbeiterinnen und ihr Produktionswerth beläuft sich auf etwa 50 Mill. Francs. Neben diesen Hauptindustrien sind noch die Strumpfwirkerei, die Bänder- und Litzenfabrikation, die Seidenindustrie, die Bierbrauerei, die Rübenzuckerfabrikation zu erwähnen.

Handel. Durch seine glückliche Lage an dem belebtesten Theile der europäischen Meere, ist Belgien im hohen Grade zu einem Lande des internationalen Durchgangsverkehrs geschaffen. Der glänzende Aufschwung, den der belgische Handel in der letzten Zeit genommen hat, rivalisirt erfolgreich mit

dem niederländischen. Die wichtigsten Verkehrsländer sind: Frankreich, England, die Niederlande, Deutschland und die Vereinigten Staaten. Die Gesammteinfuhr beträgt jährlich über 2000 Mill. Francs, die Gesammtausfuhr jährlich etwas weniger. Beide sind seit einer Reihe von Jahren fortwährend im Wachsen. Unter den Einfuhrgegenständen sind: Seidenwaaren, Wolle und Wollgewebe, Getreide u. s. f. die wichtigsten; unter den Ausfuhrgegenständen: Seidenwaaren, Wollwaaren, Wolle und Steinkohlen.

Verkehrsmittel. In Bezug auf seine Verkehrsmittel ist Belgien von keinem europäischen Lande übertroffen. Gute Straßen sind in allen Provinzen. Die Binnenwasserwege dienen einem großen Theile des nationalen, auf der Schelde auch des internationalen Schiffsverkehrs. Belgien ist kein Seestaat, sondern es betreibt seinen Seehandel meist mit Schiffen fremder Flaggen und die eigentliche Handelsmarine hat seit 1839 fortwährend abgenommen. Sie zählt jetzt nur noch 32 Segelschiffe und 27 Dampfer, mit zusammen 50000 Tonnengehalt. Die meisten dieser Schiffe gehören dem Hafen von Antwerpen an. Die jährliche Schifffahrtsbewegung stellt sich auf über 6000 ein- und ausgegangene Schiffe. Direkte Dampfschifffahrtskurse vermitteln den Verkehr nach allen wichtigeren Häfen der Welt von Antwerpen aus.

Auf dem Lande liegt ein Eisenbahnnetz, wie es von gleicher Dichtigkeit kein anderer Staat besitzt. Die wichtigsten Bahnen führen von N.W. nach S.O.: von Antwerpen nach Aachen, von der Scheldemündung nach Lüttich, von Ostende nach Namur; dazu die große Durchgangslinie Paris-Brüssel-Rotterdam. Als eigentliches Centrum ist Brüssel zu erkennen, aber rings um dasselbe liegen als weitere Knotenpunkte Mecheln, Antwerpen, Gent, Brügge, Courtray, Charleroi, Lüttich, Löwen u. a. Plätze. Die Gesammtlänge der belgischen Eisenbahnen betrug 1877 3589 Kilom., davon 2195 Staatsbahnen.

Die Post expedirt mit über 560 Bureaux 61 Mill. Briefe u. s. f. Das Telegraphennetz beträgt (1877) 5086 Kilom. Linien mit 22000 Kilom. Draht und einer Depeschenzahl von 4 Mill.

Von Geld- und Creditinstituten sind besonders wichtig die Nationalbank mit zahlreichen Filialen; die Bank von Belgien, der Crédit foncier und Andere.

Die Handelspolitik wird theilweise nach dem Grundsatze der Gleichberechtigung der verschiedenen Nationen betrieben, theilweise auch auf Grund von Verträgen, welche die maritime Gleichberechtigung verneinen und für bestimmte Handelsartikel günstigere Zollsätze einführen. Die Zölle werden bei den meisten Waaren nach Gewicht, Maß und Zahl, bei manchen auch nach dem Werthe erhoben. Als Handelsgesetzbuch gilt das französische. Börsen sind in den wichtigeren Handels- und Industriestädten.

Finanzen. Unter den Staatseinnahmen sind die bedeutendsten die aus den Staatsverkehrsanstalten, die Registrirungsabgabe und die direkten Steuern. Die Staatsschuld beträgt gegenwärtig 1257 Mill. Francs, mit einer jährlichen Verzinsung von 65 Mill.

Münze, Maß und Gewicht siehe den betreffenden Abschnitt.

Wichtigste Handelsplätze:

In Brabant: Brüssel, Hauptstadt, mit Vorstädten 384848 Einw., an der Senne, einem Zuflusse der Schelde und an zwei Kanälen, in wohlbebauter, fruchtbarer Gegend. Wenig europäische Städte haben sich so machtvollen Aufschwunges zu erfreuen. Brüssel concentrirt in sich nicht nur die Interessen der Politik, der Bildung, der Kunst und Wissenschaft des Landes,

es ist auch eine hervorragende Stätte wirthschaftlicher Arbeit. Unter den mannigfachen Zweigen der Brüsseler Industrie ist die Spitzenklöppelei der eigenartigste und berühmteste. Fabrikation von Wollstoffen und Baumwollwaaren, unübertroffen die Erzeugnisse des Luxuswagenbaues; auch Papierfabrikation, Hüte, Nadeln, Schmuckwaaren, Porzellan-, Fayence- und Glaswaaren, die Lichterfabrikation, die Zuckerfabrikation, die Band-, Posamentir- und Bortenwaaren, Handschuhe, Maschinenfabrikation, chemische Produkte, Teppiche und Lederwaaren. Der Handel ist lebhaft. Vertrieb der einheimischen Industrieprodukte. Durch Vermittelung Antwerpens betheiligt sich Brüssel auch am Seehandel. Sitz zahlreicher Institute zur Förderung des Handels und Credits. Molenbeck-St. Jean, 24032 Einw., große Werkstätten für Eisenbahnmaterial, Maschinenfabriken, Eisengießerei. Löwen, an der kanalisirten Dyle und Demer. Eisenbahnpunkt ersten Ranges. Für Bodenfrüchte und Oele wichtiger Markt. Fabrikation von Spitzen, Oel ꝛc. 32936 Einw.

In Antwerpen: Antwerpen, 148814 Einw., der wichtigste Seehafen Belgiens und einer der wichtigsten Seehandelsplätze der Erde. Am rechten Ufer der Schelde, welche sich hier fast zum Meeresarme erweitert, ruhig fließt und bei beträchtlicher Tiefe den größten Seeschiffen Zugang zur Stadt gewährt. Kanäle stellen Wasserverbindungen mit dem Rheine und der Maas her. Eisenbahnlinien nach allen Seiten. Der commercielle Einfluß der Stadt reicht weit in's Innere Europas und in transatlantische Länder. Der ruhmreiche Concurrenzkampf, den sie seit Jahrhunderten mit den rivalisirenden Städten Brügge, Rotterdam und Amsterdam führt, ist heutzutage zu Gunsten Antwerpens entschieden. Sehr beträchtlich ist namentlich der Transithandel. Die Stadt ist ein kolossales Waarenlager, von welchem aus überseeische Stapelartikel nach den europäischen Binnenstädten vertheilt werden. Die wichtigsten dieser Stapelartikel sind: Baumwolle, Wolle und Flachs, Edelmetalle, Häute und Leder, Zucker, Kaffee, Thee, Tabak, Indigo, Reis, Getreide, Petroleum. Eigene Industrie bedeutend. Sehr beträchtlich der Schiffbau. Die älteste Börse in Europa. Bedeutende Assecuranzinstitute, Banken und Handelsgesellschaften, regelmäßige Dampfschiff-Fahrkurse nach den wichtigsten Häfen. Großartige Docks, durch Schleußen mit der Schelde verbunden und umgeben von Magazinen, Kaufhallen und Packhäusern.

Mecheln (Malines), 40181 Einw., in fruchtbarer Gegend an der Dyle und dem Löwen-Antwerpener Canal. Hauptknotenpunkt des Eisenbahnnetzes. Lebhafte Industrie: Flachs- und Hanfspinnerei, wollene Decken, Spitzen, Leinenwaaren, Tapeten ꝛc.

In Ostflandern: Gent (Gand), 131026 Einw., an der Schelde. Auf 25 Inseln erbaut, durch den Canal von Terneuzen mit dem Meere verbunden. Hochberühmt seit dem 15. Jahrhundert. Jetzt noch der erste Platz des Landes für Leder und Baumwollenzeuge. Starker Handel. Eisenbahnknotenpunkt.

In Westflandern: Brügge (Bruges) mit 47205 Einw., an mehreren Canälen; Hauptknotenpunkt von Eisenbahnlinien; von Antwerpen weit überflügelt. Erzeugung von Spitzen, Leinwand, Damast, Baumwoll- und Wollstoffen, Leder, Tabak, Stärke, Seife, Stickereiwaaren. Schiffbau lebhaft. Handel mit Leinwand und Landesprodukten. Seeschiffe von 200—300 Tonnen können bis vor die Stadt gelangen, in deren Nachbarschaft der Hafen von Sluis. Ostende, 16735 Einw., der zweite Seeplatz des Landes, mit einem guten, jährlich von über 2000 Schiffen besuchten Hafen. Eilverkehr zwischen

London und dem Continent. Durch Canäle ist Ostende mit Brügge, Gent, Nieuport und Dünkirchen verbunden. Zugleich Endstation zweier Bahnlinien. Treibt Schiffbau, Seefischerei (Ostender Austern), Seilerei, Handel. Dampfschifffahrtsunternehmungen. Seebad. Cortryk (Coutray), 27795 Einw., wichtiger Knotenpunkt des belgischen Eisenbahnnetzes, berühmt durch seine Tafelleinen. Vorzügliche Bleichen; Handel in Flachs und Leinwaaren.

In Hennegau: Mons (Bergen), 24251 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Industrie. In der Nähe die ergiebigsten Steinkohlenreviere. Handel. Börse.

In Namur: Namur (Namen), 27068 Einw., im Mittelpunkte von 6 Bahnlinien. In der nächsten Umgebung Kohlen- und Eisenminen. Berühmte Messerschmiedwaaren.

In Lüttich: Lüttich (Liège), 117638 Einw., an der Maas, eine der industriellsten und thätigsten Städte des europäischen Continents. Die reichen und musterhaft betriebenen Kohlenlager der Gegend ziehen sich bis unter die Stadt, so daß Grubengänge unter den Straßen und der Maas liegen. Die Industrie beschäftigt sich mit der Fabrikation von Waffen, worin Lüttich unübertroffen ist, Geschützen, Maschinen, Eisenbahnschienen, Lokomotiven, Dampfbooten. Daneben bestehen großartige Blei- und Kupferschmelzen, Eisengießereien, Zink- und Blechhütten, Walzwerke. Industrie in Stahl-, Eisen-, Gold-, Silber- und Quincailleriewaaren, Nägeln, Nadeln, Werkzeugen, Tuch- und Baumwollwaaren 2c. Schwunghafter Handel. Steinkohlenexport.

Seraing, Dorf, an der Maas, mit 19414 Einw., eine halbe Stunde von Lüttich; mit den großartigen, von John Cockerill gegründeten Fabrikanlagen, einem der berühmtesten Etablissements der Welt. Steinkohlengruben, Hütten, Hochöfen, Puddel-, Schweiß-, Weiß- und Röstöfen, Schmiedefeuer, Messinggießerei, Dampfkesselwerkstätten für Lokomotivbau und den Bau anderer Maschinen, Drehereien, Tischlerwerkstätten, Zeichnungs- und Modellirsäle. Gruben, Walzwerke, Gießereien und mechanische Werkstätten sind durch Eisenbahnen verbunden. Canal in die Maas.

Verviers, 39971 Einw., besteht fast nur aus Fabrikgebäuden und aus den Wohnungen der Arbeiter und Fabrikanten. Centrum der großartigsten Tuch- und Kaschmir-Industrie des Continents. Ueber 50 Tuchfabriken.

Das Königreich Dänemark

besteht aus dem nördlichen Theile der Halbinsel Jütland und den zwischen der Ostsee und dem Kattegat gelegenen Inseln, sowie aus der Inselgruppe der Faröer. Als Nebenland gehört noch die Insel Island hinzu, als Colonie Grönland. Die allgemeine Lage des Landes ist für den Weltverkehr entschieden günstig, leidet aber durch die schwierige und gefährliche Beschaffenheit der Küsten. Der Flächeninhalt (incl. Faröer) beträgt 39569 Quadr.-Kilom., wovon 25243 auf das Festland kommen. In Bezug auf die Oberflächengestaltung ist Dänemark entschieden Flachland mit Sümpfen, Sandfeldern, Haideboden, aber auch fruchtbares Marschland. An der Küste ziehen sich mehrfache Reihen von Dünen entlang. Das Meer um die Küste ist allenthalben

seicht und gefährlich, namentlich das Skager-Rack, wo sich den Schiffen keine Zuflucht bietet. Das gleichfalls gefährliche Kattegat hat wenigstens einige gute Häfen. Unter den Wasserstraßen, welche das Kattegat mit der Ostsee verbinden, ist der Sund, zwischen der Insel Seeland und dem schwedischen Festland, die wichtigste; der große Belt, zwischen Seeland und Fünen, wegen zahlreicher Sandbänke gefährlich; der kleine Belt, zwischen Fünen und Jütland, ungünstig situirt. Bei dem Mangel an Gebirgen fehlen große Flüsse; aber auch die kleinen sind durch das Meer ausgeweitet und großen Schiffen fahrbar. Die Bevölkerung von 1,903000 Einw. im eigentlichen Königreich ist germanischer Abstammung; die Sprache überall die Dänische; Angehörige fremder Nationen spärlich. Städte sind mit Ausnahme der Hauptstadt wenige und kleine vorhanden.

Rohprodukte. Der Boden ist von verschiedener Güte, ebenso die Bewirthschaftung. Jetzt gehört Dänemark zu den bestkultivirten Ackerbaustaaten und kann bei Weitem mehr Bodenfrüchte exportiren als es selbst bedarf. Ueber Bedarf werden namentlich Getreide, Hülsenfrüchte und Oelpflanzen gewonnen. Auch die Viehzucht ist vorzüglich ausgebildet: Pferde und Rindvieh, namentlich letzteres, sowie Viehprodukte werden exportirt. Auch Schafe und Schweine über Bedarf. Die Fischerei ist ebenfalls ein wichtiger Erwerbszweig, aber gefahrvoll und deckt nicht den einheimischen Bedarf. Waldungen sind sehr verwüstet worden, so daß das Land holzarm ist und bedeutende Holzmengen eingeführt werden müssen. Von der See ausgeworfener Seetang wird als Brennmaterial u. s. w. verwendet. Mineralische Rohprodukte hat das Land nicht. Empfindlich ist namentlich der Mangel an Salz. Für den Mangel anderer Brennstoffe entschädigen die ausgedehnten Torflager.

Industrie. Ihr fehlt es an Arbeitskräften und Capitalien; auch hat die Bevölkerung mehr Vorliebe für den Landbau als für die Industrie. Besser als die Großindustrie ist das Kleinhandwerk vertreten. Tuch- und Segeltuch-Fabriken, Handschuhfabrikation für den Export, Branntweinbrennerei, Brauerei, Gerberei, Seilerwaaren, Zucker und Tabak sind die wichtigsten Industriezweige. Für Schiffbau bestehen mehrere Werften. Der Hausfleiß arbeitet in ausgedehnter Flachsspinnerei.

Handel. Dänemark erscheint als Mittelglied zwischen der Nord- und Ostsee und unterhält lebhaften Verkehr mit den an diesen Meeren gelegenen Ländern, auch mit Frankreich, Westindien und Südamerika. Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind: Getreide, Mehl, Thiere und Viehprodukte. Einfuhrartikel sind vorzugsweise Fabrikate. Die wichtigsten Verkehrsländer sind bei weitem Deutschland, England, Schweden und Norwegen.

Verkehrsmittel. Außer der Seeküste und einigen Canälen bestehen vortreffliche Landstraßen und ein den Bedürfnissen genügendes Eisenbahnnetz. Die einzelnen Bahnen sind: die seeländischen Bahnen, die jütisch-fünischen Staatsbahnen auf Fünen und der Halbinsel Jütland. Von den Inseln hat jede ihre Linien, theils nach dem eigenen Bedürfnisse, theils nach der Rücksicht auf die benachbarten Inseln und Continentalländer, erhalten. Die Gesammtlänge der Eisenbahnen beträgt (1877) 1366 Kilom. in Betrieb, davon 811 Staatsbahn. Die dänische Handelsflotte beträgt (1875) 3031 Segelschiffe und 169 Dampfer, mit zusammen 250000 Tonnen. Mehrere Dampfschifffahrtsgesellschaften vermitteln den Verkehr mit den Nachbarländern. Die Zahl der ein- und ausgehenden Schiffe beträgt jährlich circa 40000, davon ungefähr die Hälfte in der Küstenschifffahrt. Die Post expertirt jährlich 16 Mill. Briefe.

Das Telegraphennetz hat eine Länge von 2775 Kilom. Linien mit 7819 Kilom. Draht.

Eisverkehr über den Großen Belt wird ungefähr in jedem andern Jahre betrieben.

Credit. Finanzen. Unter den Bankinstituten des Landes steht die dänische Nationalbank in Kopenhagen mit mehreren Filialen obenan. Daneben noch verschiedene andere Banken.

Die Staatsschuld beträgt 181 Mill. Kronen, welchen 88 Mill. Aktiva entgegenstehen, so daß als eigentliche Schuld 93 Mill. verbleiben. Nach den schweren Schlägen des Jahres 1864 wurden die Finanzen rasch geordnet.

Münze, Maß und Gewicht siehe den betreffenden Abschnitt.

Wichtigste Handelsplätze:

Auf Seeland: Kopenhagen, 216000 Einw., die wichtigste Stadt des Landes und eine der schönsten Europas. Eine tiefe Meerenge zwischen den Inseln Amager und Seeland bildet den vorzüglichen Hafen. Er ist einer der besten in Europa und hat wesentlich das Emporblühen der Stadt ermöglicht. Die Industrie hauptsächlich vertreten durch Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, Zucker- und Tabakfabriken, Eisengießereien und Maschinenbau, Schiffbau; Handschuh-, Baumwoll-, Seiden- und Lederfabriken. Eine der bedeutendsten europäischen Handelsstädte; Einfuhr von nordischen Produkten, Fischwaaren, Thran. Ausfuhr dänischer Ackerbau- und Viehprodukte; Börse, Bankinstitute. Eisenbahngesellschaft, Telegraphenactiengesellschaft, Fischhandelsgesellschaft ꝛc. Dampferfahrten. Helsingör, 8891 Einw. An der schmalsten Stelle des **Sundes.**

Auf Jütland: Aalborg, 11721 Einw., am südlichen Ufer des Limfjords; Fabriken und Handel. Viborg, die älteste Stadt Jütlands, 6422 Einw., Ackerbau und Binnenhandel. Randers, 11354 Einw., an der Guden-Aa, gewerbfleißig. Aarhuus, bedeutendste Stadt Jütlands, 15025 Einw. Gewerbfleißig. Lebhafter Handel.

Auf Fünen: Odense, bedeutendste dänische Provinzialstadt, 17000 Einw., gewerbfleißig; Seehandel.

Auf Bornholm: Rönne, 5500 Einw., Fischerei; Seehandel.

Die Faröer, eine im nordatlantischen Ocean gelegene Gruppe von 17 bewohnten und mehreren unbewohnten Inseln, mit zusammen 10600 Einw., Haupterwerbszweig: Zucht der Schafe, deren es gegen 80000 gibt. Die Küsten reich an Wasservögeln.

Insel Island, 1860 Quadr.-Meilen groß, mit 71100 Einw., vulkanisch und felsig. Reich an guten Häfen. Das Innere ein großes, ödes Bergplateau. Haupterwerbszweig Viehzucht. Etwa 700000 Schafe. Pferde etwa 33000, klein aber schnell und dauerhaft. Mangel an Brennmaterial. Jagd und Vogelfang. Fischfang sehr ergiebig; Hauptfisch ist der große Drosch. Industrie beschränkt. Der Handel exportirt gesalzene und getrocknete Fische, Thran und andere Fischprodukte, Salzfleisch, Talg, Schafwolle, Federn und Vögel.

Einzige Stadt der Insel Reikijavik, mit etwa 1400 Einw., ohne Hafen, aber mit gutem Ankerplatz.

Die Colonien Dänemarks bestehen aus Grönland, wo das dänische Gebiet etwa 1600 Quadr.-Meilen beträgt und von 9800 Seelen bewohnt ist, sowie aus den dänischen Antillen, St. Croix, St. Thomas, St. John.

Das Königreich Schweden,

mit 442202 Quadr.-Kil. (worunter 36050 Q.-Kil. Seen), hat eine Bevölkerung von 4,429713 Einw. In seinen wirthschaftlichen Verhältnissen wird das Land von seiner nördlichen Lage wesentlich beeinflußt. Den südlichen und östlichen Theil der skandinavischen Halbinsel einnehmend schaut es nach der Ostsee, welche es mit dem übrigen Europa fast allein in Zusammenhang bringt. Commerciell ist diese Lage ungünstig; die Ostsee ein abgelegenes Binnenmeer; die Verbindungen mit der Nordsee schwierig. Die wirthschaftliche Entwickelung des Landes zeigt bedeutende Unterschiede zwischen dem Norden und Süden. Schweden zerfällt in 3 Haupttheile: das eigentliche Schweden, Gothland und Norrland. Die Bevölkerung besteht aus eigentlichen Schweden, dazu Finnen und Lappen. Ländliche Bevölkerung vorwiegend; Auswanderung stark. Die Küstengliederung zeigt größtentheils felsige Küsten mit zahlreichen Ein- und Ausbuchtungen, sowie vorgelagerte Inselgruppen und Riffe, sogenannte Skären, welche bloß an den südlichen Küsten fehlen. Das Binnenland erhebt sich in terrassenförmiger Steigung von Osten; doch ist von einem eigentlichen Gebirgskamm wenig zu bemerken. Das Land meist Plateauland mit aufgesetzten Bergmassen. Im mittleren und südlichen Schweden findet sich ausgedehntes wasserreiches Terrassenland mit großen Thalebenen. Die Bewässerung ist eine sehr reichliche. Rasch eilende Flüsse, sowie große Binnenseen tragen zur Schönheit und Fruchtbarkeit bei. Die Seen sind für den Verkehr wichtiger als die Flüsse, namentlich das System der Seen Mälar und Hjelmar; der Wettersee mit seinem Ausflusse Motala und der Wenersee mit seinem Ausflusse Götha-Elf. Diese größten natürlichen Wasserwege, welche durch Dampfschiffe befahren werden, sind noch vermehrt und verbessert durch Canalbauten, unter welchen besonders der Götha-Canal, in zwei durch den Wettersee verbundenen Theilen, ferner der Karlsgraben, mit dem vorigen zusammenhängend und der Trollhätta-Canal zur Umgehung der gleichnamigen Wasserfälle erwähnenswerth sind. Durch diese Canäle und die genannten Seen und durch die Götha-Elf wird durch die fruchtbarsten und reichsten Theile des Landes ein 52 Meilen langer und bequemer Wasserweg zwischen Skager-Rack und Ostsee hergestellt, auf welchem ein lebhafter Verkehr von Flußschiffen und Dampfern sich bewegt. Hiezu noch mehrere andere Canäle.

Rohproduktion. Der Ackerbau wird jetzt sehr rationell betrieben und ist begreiflicher Weise im Süden des Landes am ausgedehntesten. Hier findet auch Ausfuhr statt. Das mittlere Schweden erzeugt größtentheils den eigenen Bedarf und selbst im Norden wird dem Lande wenigstens das Mögliche abgerungen. Man schätzt die jährliche Produktion an Bodenfrüchten auf 225 Mill. Reichsthaler. Unter den Getreidearten ist der Roggen für die eigene Consumtion, der Hafer für die Ausfuhr am wichtigsten. Die meisten anderen Bodenfrüchte decken nicht den Bedarf trotz eifriger Pflege. Wichtig ist die Viehzucht, wobei aber der Viehstand hinter der Vermehrung der Bevölkerung zurückbleibt und mit dem Ackerbau nicht gleichen Schritt hält. Die Einfuhr übersteigt noch immer die Ausfuhr. Ein Haupterwerbszweig ist die Waldwirthschaft. Die Wälder bedecken einen Raum von 2 Mill. Hektaren. Nach einer vieljährigen unwirthschaftlichen Abholzung wird einer geregelten Waldwirthschaft jetzt Aufmerksamkeit geschenkt. Das Holz wird theils von der

einheimischen Industrie verarbeitet, theils bildet es einen der wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr. In den inneren Theilen des Landes haben die Wälder erst seit neuerer Zeit mit Verbesserung der Verkehrswege Werth erhalten. Manche verschwenderische Verwendung hört jetzt auf, um einer sorgfältigen Verwaltung Platz zu machen.

Der Bergbau ist ein ungemein wichtiger und alter Zweig der schwedischen Volkswirthschaft und hat namentlich in neuerer Zeit großartigen Aufschwung genommen. Die Produktion an Eisenerzen, an welchen die schwedischen Berge unerschöpflichen Reichthum besitzen, ist in steter Zunahme begriffen und leidet nur unter dem gänzlichen Mangel an Steinkohlen und den gesteigerten Holzpreisen. Der Gesammtwerth der Ausfuhr an Eisen beträgt über 50 Mill. Kronen im Jahre. Das wichtigste Mineral nach dem Eisen ist das Kupfer, welches in uralten und weltberühmten Gruben (zu Falun) gewonnen wird. Auch Zink, Silber, Kobalt, Nickel, Schwefel, Vitriol, Alaun und Bleierde wird gewonnen. An Steinkohlen dagegen besteht Mangel, doch existirt ein Kohlenfeld in der Provinz Schonen, welches erst in der letzteren Zeit genauer untersucht wurde und offenbar für das Land ungemein wichtig werden kann, obgleich die Kohlen nur mittelmäßig sind. Wichtig dürften auch mit der Zeit die sehr ausgedehnten schwedischen Torfmoore werden.

Jagd und Fischerei sind jetzt nicht mehr so wichtig wie ehedem. Die Jagd ist jetzt in's Innere des Landes zurückgedrängt, dort aber, namentlich im Norden, noch Ueberfluß an Wildpret vorhanden. Die Raubthiere in bedeutender Abnahme, Pelzthiere selten geworden. Die Fischerei ist für Schweden nicht so wichtig wie für Norwegen; aber die westliche Küste reich an verschiedenen Fischen. Deßgleichen die Binnengewässer. Die Erträge reichen für den Bedarf nicht hin.

Industrie. Die industriellen Gewerbe haben in neuerer Zeit sehr große Fortschritte gemacht. Unter ihnen sind vor Allem die Eisenindustrie, der Schiffbau und die Holzverarbeitung rühmend hervorzuheben. Auch die weltberühmte Zündhölzchenfabrikation. Neben den eigentlichen Gewerben ist die Hausindustrie sehr bedeutend, veranlaßt durch die langen Winter, welche die Landbevölkerung nöthigen, Geräthe, Geschirre, Kleider, Bänder, Möbel, sogar Metallgeräthe selbst herzustellen. Vollständige Gewerbefreiheit kennt man erst seit 1864. Ein Industriezweig von Wichtigkeit, der besonderer Aufsicht der Regierung sich erfreut, ist die Branntweinfabrikation in sehr zahlreichen Etablissements.

Handel. Der Binnenhandel wird durch die Natur des Landes wenig begünstigt, mit Ausnahme der südlicheren Theile, wo Wasserstraßen und Eisenbahnen vorhanden sind. Der Handel zwischen den nördlicheren Landestheilen ist meistens auf den Seeweg angewiesen; auch der Handel mit dem benachbarten Norwegen nimmt größtentheils den Weg über das Meer. Für den auswärtigen Handel ist die Lage des Landes günstiger und ist derselbe namentlich lebhaft mit den russischen und deutschen Ostseeplätzen, mit Hamburg und Bremen, mit den Niederlanden, England und Frankreich; hierauf folgen die südeuropäischen Länder, die Levante und Nordamerika.

Bei Weitem der lebhafteste Verkehr richtet sich nach England.

Die Ausfuhr unbearbeiteten Holzes erreicht fast 44 % des gesammten Einfuhrwerthes, so daß Schweden fast die Hälfte seiner Einfuhr mit Holz bezahlt. Letzteres kommt hauptsächlich aus den norrländischen Häfen. Metalle und Eisen insbesondere werden meist über Gothenburg und Stockholm aus-

geführt, Getreide dagegen von der Westküste, Vieh aus Malmö, Gothenburg 2c.

Verkehrsmittel. Für die Hebung des Verkehres in dem ausgedehnten Lande ist alles Mögliche gethan. Im Süden findet sich ein dichtes Netz von Landstraßen, die im Norden allerdings spärlich sind. Mit dem Eisenbahnbau begann man 1856 und zwar zunächst mit Staatsbahnen. Man machte verschiedene Versuche mit schmalspurigen Eisenbahnen und hat jetzt ein Netz sowohl von Privat- als von Staatsbahnen mit normalen und mit schmalen Spuren. Das schwedische Eisenbahnnetz geht von Stockholm aus, findet seine Verzweigungen zwischen den großen Seen und sendet seine Ausläufer nach der norwegischen Grenze, dem Kattegat, Sund und nach verschiedenen Ostseehäfen. Die Gesammtlänge beträgt (1877) 1591 Kilom. Staatsbahnen und 3227 Kilom. Privatbahnen. Die wichtigste Linie ist die Strecke von Stockholm nach Malmö, zur Verbindung der schwedischen Hauptstadt mit dem übrigen Europa. Das nördliche Schweden entbehrt der Eisenbahnen noch, doch hat man jetzt selbst für Lappland Projekte, um die kolossalen Reichthümer an Eisenerzen dort auszunützen.

Die Handelsflotte beträgt (1875) 3670 Segelschiffe und 687 Dampfer mit zusammen 500000 Tonnen. Diese Flotte zeichnet sich namentlich durch einen sehr raschen Zuwachs der Dampfer aus.

Die Zahl der Postanstalten beträgt über 1800, die Zahl der Briefe 24 Mill. Der Staatstelegraph hat eine Länge von 8000 Kilom. Linien mit 19000 Kilom. Draht. 91 Kabel vermitteln den submarinen Telegraphenverkehr.

Credit, Finanzen. Die Banken sind theils Zettel- oder Privatbanken, einer strengen Staatskontrole unterworfen, theils Filialbanken der Staatsbank, theils sog. anonyme Banken. Das wichtigste Creditinstitut aber ist die Reichsbank, welche vom Reichstage abhängt, der auch die Direktion ernennt. Ueberschüsse gehören dem Staate. Die Finanzlage des Landes ist bisher ungünstig beurtheilt worden, was aber bloß in der Form der Staatsrechnung seinen Grund hatte. Jetzt werden die Staatsrechnungen anders aufgestellt und es ergibt sich aus denselben ein sehr glückliches finanzielles Resultat. Unter den Einnahmen sind Zölle und Branntweinsteuer besonders wichtig. Die Staatsschuld beträgt im Ganzen 146 Mill. Kronen, welcher jedoch ein bedeutendes Aktivvermögen an Fonds, Eisenbahnen, Domänen und Forsten in einem Gesammtwerthe von 172 Mill. Kronen gegenübersteht.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Wichtigste Handelsplätze:

In Svea-Rike: Stockholm, Haupt- und Residenzstadt, 157215 Einw., am Ausfluß des Mälarsee in die Ostsee. Letztere bildet hier eine Bucht mit vielen Inseln und Klippen. Daher die Einfahrt in die Stadt von der See aus schwierig. Stockholm ist Hauptsitz der schwedischen Industrie, hat auch etwa die Hälfte des schwedischen Handels in den Händen. Dieser Handel ist begünstigt durch die vortreffliche Lage und guten Häfen an der Salzsee und dem Mälar. Exportirt hauptsächlich Eisen, Holz, Hafer, Erz, Feldspath; — Reichsbank, Sparbank und andere Banken; Seeassecuranzcompagnie u. s. f. Upsala, uralte Stadt mit 11339 Einw.; Mittelpunkt des wissenschaftlichen und kirchlichen Lebens. Dannemora, eines der berühmtesten Eisenwerke der Welt; der Abbau der Eisenerze meistens in offenen Gruben. Nyköping, Hafenstadt

mit 4282 Einw.; lebhafter Handel; in der Nachbarschaft Baumwollspinnerei, Papierfabrikation und Hüttenindustrie. Eskilstuna, am Abfluß des Hjelmarsees in den Mälarsee; Fabrikstadt mit den bedeutendsten Eisen- und Stahlschmieden des Landes. Arboga, am schiffbaren Arboga-Flüßchen; Oel. Oerebro, alte Stadt mit 8990 Einw.; Handel. Falun, 5000 Einw.; dicht bei der Stadt das berühmte uralte Kupferwerk; jährlich werden 2500 Schiffspfund Kupfer gewonnen. Die ganze Gegend ist voll Kupferschmelzen.

In Göta-Rike: Malmö, am Sund, mit künstlich geschaffenem, sicheren Hafen; Eisenbahnendpunkt; Industrie und Handel; lebhafter Verkehr nach Dänemark und Deutschland; 33292 Einw. Lund, 10588 Einw., gewerbfleißig; Handel. Landskrona, am Oeresund mit weitem Hafen, der über 300 große Schiffe faßt; es fehlt dem Platze an Kapital, um lebhafter Handelsplatz zu werden. Helsingborg, Küstenstadt an der schmalsten Stelle des Sundes; treibt lebhaften Handel nach Dänemark; Eisenbahnendpunkt: 7560 Einw.; in der Nähe die einzigen Steinkohlenfelder Schwedens. Ystad, Küstenstädtchen, Eisenbahnendpunkt, mit unbedeutendem Hafen, aber lebhaftem Handel; Dampfschiffsverbindungen mit Stockholm, Kopenhagen, Lübeck und Bornholm. Christianstad, gewerbfleißig, 6334 Einw. Carlskrona, 17775 Einw., mit prächtigem, sicherem Kriegshafen. Carlshamm, an der Ostsee, mit sicherem und befestigtem Hafen; gewerbfleißig; Handel mit etwa 50 eigenen Schiffen; 5892 Einw. Jönköping, 18010 Einw.; am südlichen Ende des Wettersees; Fabriken, worunter eine weltberühmte Zündholzfabrik. Kalmar, Küstenstadt, 9421 Einw., auf der Insel Quarnholm; hat guten Hafen; Gewerbthätigkeit; blühender Handel. Westervik, lebhaftes See- und Handelsstädtchen, 5330 Einw. Insel Oeland, durch den Kalmarsund von Schweden getrennt; Alaungruben, Fischerei und Schifffahrt wichtig. Linköping, 7155 Einw., handelsthätig und gewerbfleißig. Norrköping, 26787 Einw., an der Motala; nächst Stockholm die erste Fabrikstadt des Landes; Tuchfabriken nennenswerth; Handel, Schifffahrt und Schiffbau; Verkehr mit Deutschland ist stets im Wachsen; Schiffsverkehr zumeist nach England und Deutschland; ausgeführt werden Metallwaaren, Hafer, Holz; 4 Banken. Göteborg (Gothenburg), 68756 Einw., zweite Stadt, von schiffbaren Canälen durchschnitten; Mündung der Göta-Elf bildet hier einen vortrefflichen Hafen; lebhafte eigene Industrie in Zucker, Baumwolle, Segeltuch, mechanischen Werkstätten, Schiffbau; 100 eigene Schiffe; Handel, der mit dem von Stockholm lebhaft rivalisirt; Häringsfang. Uddevalla, am Byfjord, mit Hafen und blühendem Handel. Wisby, 6240 Einw.; zur Zeit der Hansa eine der bedeutendsten Städte des europäischen Nordens; jetzt noch lebhaftes Handelsstädtchen.

In Norrland: Gefle, 17617 Einw., Schiffswerfte und gegen 100 eigene Schiffe; ausgeführt werden Eisen und Holz.

Die früheren Einwohner der Lappmarken, die Lappen, unterscheidet man in Rennthierlappen oder Gebirgslappen und Fischerlappen oder Küstenlappen. Theils Abnahme der Waidegebiete, theils Branntweingenuß haben sehr zu Verminderung dieses merkwürdigen Volkes beigetragen, welches seinem Untergange rasch entgegengeht.

Norwegen.

Das Königreich Norwegen mit 316694 Quadrat-Kilometern und einer Bevölkerung von 1,807555 Einwohnern umfaßt den nordwestlichen Theil der skandinavischen Halbinsel, ihre höchsten Erhebungen und steilen Abfälle nach dem atlantischen Ocean. Die Lage dieses Landes, als des nördlichsten Europas, ist natürlich für jene wirthschaftlichen Zweige, die von klimatischen Verhältnissen abhängen, möglichst ungünstig, da die Hauptmasse des Landes der Cultur verschlossen ist. Commerciell dagegen ist die Nachbarschaft des atlantischen Oceans entschieden günstig und ließ lebhafte Verbindung mit dem großen Weltverkehr erwachsen. Die Küste Norwegens gegen den atlantischen Ocean ist außerordentlich zerrissen. Fjords und Skären sind ihre charakteristischen Eigenthümlichkeiten. Die Fjords sind aber commerciell werthvoll, weil sie sichere und tiefe Wasserstraßen bilden, die aus dem Meere weit in's Innere des Landes führen. Von den zahlreichen, der Küste vorgelagerten Inseln bieten die größeren Schutz gegen Stürme, die niedrigeren dagegen ein so dichtes Gewirr, daß sie die Schifffahrt erschweren. Das Meer an den norwegischen Küsten ist tief und stürmisch, von vielen Strömungen durchzogen und meistens in starker Bewegung. Der Golfstrom sendet einen warmen Ausläufer an der norwegischen Küste entlang bis an das Nord-Cap, erhält das Meer eisfrei und macht die Luft feucht und warm und die Gewässer fischreich. Die innere Bodengestaltung zeigt fast nur die höchsten Massenerhebungen der skandinavischen Felsplatte und ihre steil zerklüfteten Abfälle nach Nordwest. Die Flüsse sind bei der gebirgigen Beschaffenheit größtentheils reißende Bergströme und nur stellenweise der Schifffahrt zugänglich. Am wichtigsten der Glommen, 567 Kilom. lang, und vom Mjösensee ab regelmäßig befahren. Auch mehrere von den Binnenseen des Landes werden mit Dampfschiffen befahren. Um die Wasserstraßen zu vermehren, hat man Canäle angelegt, unter welchen namentlich das System des Frederikhalske Vasdrag wichtig ist.

Rohproduktion. Dem Bodenanbau sind durch das Klima unüberwindliche Schranken gesetzt und deßhalb starke Getreideeinfuhr nöthig trotz aller Anstrengungen zur Vermehrung des Culturbodens. Die wirklich anbaufähige Fläche beträgt nur 41 Quadratmeilen und die einheimische Ackerbauproduktion deckt nur 62 Procent des Bedarfs. Ueberdieß sagt der Ackerbau dem Volke nicht zu; Holzhandel, Fischerei und Schifffahrt sind lohnendere Beschäftigungen. In den höher gelegenen Landestheilen bildet die Viehzucht einen wichtigen Erwerbszweig, obwohl sie auch den inländischen Bedarf nicht deckt. Die Thiere finden im Sommer auf den Bergweiden gute Nahrung, werden aber im Winter erbärmlich gehalten.

Die Wälder sind neben der Fischerei die ergiebigste Quelle des Volkseinkommens; allerdings in der letzteren Zeit mit solcher Wuth ausgebeutet, daß sie schon sehr verwüstet sind, namentlich im Westen, wo sie für das Bedürfniß des Landes nicht mehr ausreichen und die Entwaldung schon auf das Klima wirkt. Das Holz wird meist zu Brettern, Balken und Planken verarbeitet und so exportirt, namentlich an den schiffbaren und flößbaren Flüssen hat der Holzhandel große Wohlhabenheit verbreitet. Die Holzausfuhr ist mit einem ziemlich hohen Ausfuhrzoll belastet. An Wild finden sich noch Pelz-

thiere und viel Geflügel, unter welchem die Eidergänse werthvolle Daunen zur Ausfuhr liefern.

Die ergiebigste Erwerbsquelle für das Land ist die seit mehr als 1000 Jahren an der Westküste betriebene Fischerei. Die Fischschwärme sind niemals ausgeblieben, weßhalb man annehmen darf, daß sie auch immer wieder kommen werden. Der Fischhandel datirt schon aus dem 15. Jahrhundert und beschäftigt die Fischerei jetzt 150—200000 Menschen. Von besonderer Wichtigkeit ist der Stockfischfang, der hauptsächlich an der Inselkette der Lofodden ganz systematisch betrieben wird. Die Fische kommen unter verschiedenen Namen in den Handel, theils an der Luft getrocknet als Stockfische, theils auf den Klippen getrocknet als Klippfische, theils bloß gesalzen als Laberdan. Auch die Häringsfischerei ist sehr bedeutend und Hauptplatz für den Handel mit Häringen Bergen. Im Eismeere wird von norwegischen Schiffen noch Robbenfang und Walfischfang betrieben.

Neben Fischerei und Waldnutzung ist auch der Bergbau wichtig, leidet jedoch unter Abnahme des Holzes. Eisen findet sich namentlich in den südlichen Landestheilen; der Betrieb der Gruben ist zurückgegangen und die Eisen-Einfuhr fortwährend gestiegen. Kupfer wird zumeist im Norden des Gebirges gewonnen, wo Röraas das bekannteste Werk. Der Silber-Bergbau namentlich in den Werken zu Kongsberg, ehedem hochberühmt; auch Schwefelkies und Nickel; letzterer in großen Mengen. Weniger wichtig ist der Bergbau bezüglich anderer Produkte; besonders Steinkohlen scheinen nur ganz wenige vorhanden zu sein. Große Torflager, die vorhanden sind, können bei zunehmendem Holzmangel wichtig werden.

Industrie. Die Industrie ist gering, weil Fischerei, Waldwirthschaft, Bergbau und Schifffahrt dem Spekulationsgeiste hinreichendes Feld bieten. Es werden daher fast alle Fabrikate eingeführt. Für den Export arbeitet nur die Holzindustrie und die Bierbrauerei. Wichtig ist auch der Schiffbau, welcher auf ungefähr 50 Werften jährlich über 140 Schiffe baut.

Handel. Von der Natur des Landes auf die Seefahrt angewiesen, hat das norwegische Volk den Handel in glänzender Weise ausgebildet und nimmt jetzt unter den seefahrenden Nationen eine der ersten Stellen ein. Einfuhr und Ausfuhr sind stark im Steigen. Die wichtigsten Einfuhrartikel sind: Getreide, Mehl, Manufakturwaaren, Rohstoffe und Maschinen, auch Colonialwaaren. Die bedeutende Steigerung des Ausfuhrwerthes hat ihren Grund hauptsächlich in der Holzausfuhr und den erhöhten Holzpreisen. Ein spezieller Artikel der norwegischen Ausfuhr, der immer mehr an Bedeutung gewinnt, ist Eis.

Verkehrsmittel. Für den Landverkehr bieten die langen Winter und die hohen Paßübergänge bedeutende Schwierigkeiten. Doch sind über 2000 Meilen Straßen vorhanden, freilich nur zur Noth fahrbar. Ueberall bestehen Stationshäuser mit der Verpflichtung, Pferde oder bemannte Boote gegen Gebühren zu liefern. An Eisenbahnen hat man, wie in Schweden, normalspurige und schmalspurige. Die wichtigsten Bahnen in Betrieb sind die von Christiania zur Verbindung mit Schweden. Die norwegischen Bahnen sind mit möglichster Berücksichtigung für die gegenwärtigen wirthschaftlichen Verhältnisse gebaut; die Stationen äußerst einfach. Ende 1876 waren 590 Kilom. in Betrieb.

Mit Ausnahme Griechenlands ist Norwegen mehr als ein anderes europäisches Land auf den Seeverkehr angewiesen. Die Handelsflotte hat seit

dem gegenwärtigen Jahrhundert in erstaunlicher Weise zugenommen und beträgt jetzt über 7800 Schiffe mit $1^1/_3$ Mill. Tonnen. Die Dampferflotille zählt schon allein über 200 Schiffe. Norwegen dürfte jetzt den dritten Rang unter den seefahrenden Nationen einnehmen. In Bezug auf Qualität sind die Schiffe minder gut als die schwedischen, weil sie vorzugsweise für den Holztransport gebaut werden; die Mannschaft aber gehört zu den besten Seeleuten der Welt. Vorzügliches Lootsenwesen. Die norwegischen Schiffe besorgen nicht nur Ein- und Ausfuhr des eigenen Landes, sondern übernehmen auch Frachten in fremden Meeren. Längs der Küste regelmäßige Dampfschifffahrt im Sommer; 13 Binnenwasser werden mit Dampfern befahren.

Die Post zählt 11 Mill. jährliche Briefe; der Telegraph eine Länge von 7000 Kilom. Linien.

Credit und Finanzen. Zur Beförderung des Credits dient die norwegische Bank in Drontheim mit Filialen in den größeren Städten. Die Finanzwirthschaft ist eine vortreffliche, hat die Staatsschuld, welche beim Beginne der Selbstständigkeit des Landes vorhanden war, getilgt und den Staatshaushalt in blühenden Zustand gebracht. Jetzt betragen die Einnahmen, unter welchen die Zölle am wichtigsten sind, 29 Mill. Kronen, die Ausgaben 31 Mill. Die Staatsschuld 70 Mill., welchen 64 Mill. Activa gegenüberstehen.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Einzelne Handelsplätze:

Christiania, Hauptstadt, am innersten Ende des gleichnamigen Fjords, 76327 Einwohner. Baumwollspinnereien, Webereien, mechanische Werkstätten, Papier- und Oelmühlen, Seifensiedereien, Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, viele Sägemühlen. In Bezug auf den Handel ist Christiania bei der Einfuhr der erste, bei der Ausfuhr nächst Bergen der zweite Platz des Landes. Hafen groß und sicher, aber 3—4 Monate während des Eises unzugänglich. Zahl der verkehrenden Schiffe etwa 1600 im Jahr. Die Stadt selbst besitzt über 200 Segelschiffe und etwa 20 Dampfschiffe. Dampferverbindungen. Der Verkehr nach dem Innern wird durch die Eisenbahnlinien vermittelt. Norwegische Bank, Nationalbank, Creditkasse, Bank von Christiania, Börse u. dergl.

Frederikshald, Kaufstadt am Idefjord und dem Frederikshalder Canalsystem, 7500 Einw., Holzexport. Frederiksstad, Kaufstadt und Eisenbahnstation, an der Mündung des Glommen. Holzhandel. Etwa 100 eigene Schiffe. Lillehammer, Kaufstadt und Eisenbahnstation am Mjösen-See. Lebhafter Dampfschiffsverkehr. Drammen, Kaufstadt, 18608 Einw., mit großartigem Holzexport (Bretter), Eisenhandel, Schiffswerfte, Segeltuchfabrikation. Guter Hafen. Etwa 200 eigene Schiffe. Kongsberg, Bergstadt, 4400 Einw., berühmte Silberminen. Laurvig, Kaufstadt am gleichnamigen Fjord, etwa 5000 Einw., lebhafter Schiffsverkehr. Arendal, Kauf- und Seestadt an der Mündung der Nid-Elf, mit etwa 4500 Einw. und 260 eigenen Schiffen. Christianssand, an der Mündung der Torrisdal-Elf in das Skager-Rak, mit 11468 Einw. und über 100 eigenen Schiffen. 4 Schiffswerfte. Guter Hafen. Fischerei, Schifffahrt und Handel. Exportirt Waldprodukte und Fischwaaren. Dampferverbindungen. Stavanger, Kaufstadt mit 19029 Einw., 2 Häfen, über 400 eigene Schiffe. Exportirt vorzugsweise Häringe. Bergen, 33885 Einw., noch der wichtigste Platz für den Fischhandel, in der innersten Bucht des Byfjord, mit sehr gutem, aber schwer zugänglichem Hafen. Ueber 600

eigene Schiffe, hauptsächlich für den Fischexport. Dampfschiffsverkehr. Christiansund, lebhaft aufblühende Kaufstadt, 6800 Einw. Gegen 80 eigene Schiffe. Guter Hafen. Fischerei, Schifffahrt und Handel. Throndhjem (Drontheim), älteste Stadt Norwegens, 22167 Einw., Reepschlägereien, Tabakfabriken, Brauereien, Schiffbau. Lebhafter Seehandel. Export von Fischen, Thran, Theer, Brettern, Kupfer. Dampferverbindungen. Ueber 100 eigene Schiffe. Röraas, interessante Bergstadt. Berühmtes und sehr ergiebiges Kupferwerk. Tromsö, Kaufstadt, mit etwa 3000 Einw. auf der gleichnamigen Insel. Bedeutender Handel. Hammerfest, nördlichste Stadt Europa's, 1200 Einw., Dampferstation. Handelsbetrieb während der Sommerzeit.

Spanien.

Das Königreich Spanien mit den balearischen und canarischen Inseln, zusammen 507715 Quadr.-Kilom. und (1876) 16,835506 Einw., hat eine äußerst günstige Weltlage, in Berührung mit zwei frequenten Meeren. Das Land zeigt eine nur spärliche Gliederung, die Küste nur wenig Einbuchtungen und Landvorsprünge. Die südliche und südöstliche Küste ist zugänglicher und weniger gefahrvoll als die West- und Nordküste; an ihr befinden sich auch die wichtigsten spanischen Seehäfen. Das Innere des Landes besteht aus einer Centralhochebene, die rings von Gebirgen umgeben sich von Ost nach Westen zu allmählig abdacht. Die bedeutendsten Gebirge sind die Pyrenäen an der Grenze gegen Frankreich, das cantabrisch-asturische Gebirge mit dem daranhängenden galizischen Berglande; das vielverzweigte iberische Gebirgssystem; mehrere Gebirgsketten der inneren Hochebene, sowie deren südlicher Grenzwall, die Sierra Morena; endlich das Gebirgssystem der Sierra Nevada im Süden.

Die spanischen Flüsse haben reißenden Lauf und sind deßhalb gar nicht oder nur auf kurze Strecken schiffbar. So wird der Minho erst 5 Meilen oberhalb seiner Mündung schiffbar, der Duero in Spanien gar nicht befahren, ebensowenig der Tajo und Guadiana. Der Guadalquivir ist bis Sevilla aufwärts großen Seeschiffen zugänglich. Der Ebro ist im Ganzen schmal; für die Schifffahrt nur wenig brauchbar. Es besteht keine Möglichkeit, die Flüsse selbst fahrbar zu machen, aber auch die Canalbauten sind zurückgeblieben. Die wichtigsten sind der Kaisercanal von Aragonien, welcher der Schifffahrt im Thale des Ebro dient; die Ebrocanäle unterhalb Saragossa; der castilische Canal am Pisuerga-Flusse und der Manzanares-Canal.

Rohproduktion. Das Klima zeigt auffallende Verschiedenheiten, welchen auch die Vegetation entspricht. Die Landwirthschaft ist bei Weitem der wichtigste Erwerbszweig und beschäftigt $^5/_7$ der Bevölkerung. Von der gesammten Bodenfläche sind 45% für den Ackerbau in Angriff genommen, nahezu 9% sind Waldboden. Bei der fleißigsten Cultur wird es wegen der gebirgigen Beschaffenheit wohl nie gelingen, mehr als 75% des Bodens produktiv zu machen. Die Verschiedenartigkeit von Klima und Boden gestattet aber den Anbau sehr mannigfacher Produkte. Der Betrieb noch primitiv und ein ersprießlicher Absatz der Bodenfrüchte wegen mangelhafter Verkehrsmittel

schwierig. In Südspanien mangelhafte Bewässerung, dort sowie in Centralspanien glühende Sommerhitze, welche die Arbeitskräfte lähmt. Seit neuerer Zeit lebhafter Aufschwung, vor Allem in Catalonien. Großartige Bewässerungsanstalten, die noch von den Mauren herrühren, werden jetzt wieder benützt. Getreide wird fast in allen Landestheilen angebaut, Weizen ist das wichtigste und die Gesammterträge an Getreide im Steigen. Seit 1850 wird Weizen und Mehl exportirt. Hülsenfrüchte sind eine Specialität der spanischen Bodenproduktion. Gemüse und Gartenfrüchte werden massenhaft producirt und sind theilweise jetzt schon Exportgegenstände. Auch die Produktion an Obst und Südfrüchten ist sehr bedeutend, arbeitet für Export. Unter den Handelspflanzen ist die wichtigste der Oelbaum, der in einzelnen Theilen Spaniens in ganzen Waldungen vorkommt. Der Oelexport ist Jahr für Jahr ziemlich wechselnd. Hanf und das in vielen Gegenden wild wachsende Espartogras wird exportirt. Hochwichtig ist der Weinbau. Es wird sowohl Wein als auch Essig, Branntwein und Trauben exportirt. Am besten gedeiht der Wein am mittelländischen Meere. Dort sind der Xeres und Malagawein, der Benicarlo und Alicante aus Valencia, der Malvasier von Sitjes, der Tinto aus Aragonien die berühmtesten Sorten. Der Anbau des Weinstockes wie das Keltern sind noch mangelhaft; exportirt werden nur die südspanischen Weine, von welchen der Xeres als Sherry nach England, der Malaga nach Westindien und Südamerika geht.

Die Thierzucht ist ebenfalls eine Hauptquelle des Volkswohlstandes. Die ehedem hochberühmte Pferdezucht ist nach längerem Verfall wieder in Aufschwung; namentlich das andalusische Pferd berühmt. Maulthiere und Esel werden in vorzüglicher Qualität und großen Massen gezüchtet; Hornvieh hauptsächlich in den nördlichen Provinzen. Die ehedem hochberühmte Schafzucht ist mehr und mehr in Verfall gerathen. Die berühmten Merinoschafe (Wanderschafe) leben immer im Freien, im Sommer in den Gebirgsgegenden, im Winter in Estramadura. Dieses Umherwandern war dem Ackerbau vielfach schädlich. Ziegen werden mehr als in irgend einem andern europäischen Lande gezüchtet; ihre Felle massenhaft exportirt. Auch die Schweinezucht liefert Produkte zur Ausfuhr, überhaupt wird lebendes Vieh aller Art nach Portugal und England exportirt. Der Seidenzucht wird hauptsächlich in Valencia sorgfältige Pflege gewidmet; die Zucht der Cochenille exportirt nach England. Die Fischerei ist nicht ohne Bedeutung und ernährt an den Küsten (Thunfische, Sardinen) zahlreiche Menschen.

Der 5. Theil des Landes ist mit Wald bestanden, welcher allerdings sehr vernachlässigt ist. Viele Wälder bestehen bloß aus großen Wildnissen von Sträuchern. Die spanische Holzproduktion deckt auch nicht den Bedarf, deßhalb Import aus Norwegen und den Ostseeländern.

Kein Land Europa's ist reicher an mineralischen Schätzen als Spanien. Der später verfallene Bergbau des Alterthums ist in neuerer Zeit wieder aufgenommen worden und hat eine reiche Zukunft vor sich. Bei den Unternehmungen ist belgisches, englisches und deutsches Capital stark betheiligt. Eisen ist reichlich vorhanden, namentlich in den nördlichen Provinzen. Die durchschnittliche jährliche Produktion beträgt eine Million Centner, davon ein Drittel zum Export. Blei ist einer der wichtigsten Gegenstände des spanischen Bergbaues und liefert zur Zeit ein Viertel der Gesammtproduktion der Erde aus über 700 Gruben. An Quecksilber ist Spanien reicher als irgend ein europäisches Land. Weltberühmt die Gruben von Almaden. Auch Kupfer ist

hochwichtig und stehen hier namentlich die Minen von Rio Tinto obenan. Sie dürften die ergiebigsten der Welt sein. Zink ist ebenfalls in Massen vorhanden; Silber wird zwar nicht mehr so massenhaft gewonnen wie im Alterthum, doch existiren noch über 2000 Silbergruben. Spanien liefert jetzt zwei Siebentel der ganzen europäischen Silberproduktion. Gold wird nur wenig gewonnen. Steinkohlen sind in großen Massen vorhanden, werden aber noch lange nicht hinreichend ausgebeutet. Man erwartet, daß nach Herstellung der nöthigen Bahnlinien spanische Kohle auf dem Weltmarkte mit der englischen concurriren werde. Schwefel wird in Menge gewonnen und die Salzproduktion wird in Europa nur von der österreichischen übertroffen. Die großartigsten Steinsalzlager befinden sich zu Cardona. Zu diesen wichtigsten Mineralprodukten kommt noch eine Reihe anderer minder wichtiger.

Industrie. Spanien ist noch kein Industrieland; seit Jahrzehnten aber ist die industrielle Entwickelung wesentlich gefördert worden; die Einfuhr von Maschinen und Maschinentheilen, von Rohbaumwolle, der Steinkohlenconsum stark zunehmend. Ebenso die Zahl der Gewerbetreibenden. Zur Förderung der Industrie dienen Patentschutz, Gewerbevereine, technische Schulen, alle in neuerer Zeit mit Eifer cultivirt; die Gewerbefreiheit besteht schon lange. Den wichtigsten Zweig der spanischen Industrie bildet die Baumwollindustrie, namentlich in Catalonien. Die Schafwollindustrie entspricht nicht der Menge und Güte des vorhandenen Rohstoffes. In der Leinen- und Hanfindustrie ist die Handspinnerei noch allgemein. Die Seidenindustrie hat ihren Hauptsitz in Catalonien und Valencia, die Metallwaarenindustrie in den baskischen Provinzen; Messerwaaren und blanke Waffen aus Toledo haben ihren alten Ruf heute noch bewahrt. Die Lederindustrie florirt in großartigen Gerbereien in Catalonien und Cordova; die Papierfabrikation in Catalonien. Die Tabakfabrikation ist wie auch der Tabaksverkauf Staatsmonopol und bestehen dafür große Fabriken. Starker Schleichhandel mit ausländischen Cigarren.

Handel. Für den inländischen Handel bildet Madrid das Centrum. Seine Hauptgegenstände sind Victualien, Wein, Südfrüchte u. s. w. Er ist am lebhaftesten in den baskischen Provinzen. Der inländische Großhandel beschäftigt sich damit, die Rohprodukte des Landes zu sammeln und in den größeren Handelsplätzen zu concentriren. Die zahlreichen Messen sind für den Großhandel ohne Bedeutung. Der äußere Handel ist lebhaft im Steigen begriffen; die Einfuhr stets größer als die Ausfuhr. Unter den Ländern, mit welchen Verkehr getrieben wird, stehen Frankreich und Großbritannien bei Weitem oben an. Haupteinfuhrartikel sind Baumwolle, Cacao, Wollenzeug, Fische, Chemikalien, Kohlen, Holz, Häute; Hauptausfuhrartikel: Wein, Blei, Olivenöl, Früchte, Mehl, Getreide. Die nationale Consumtion hält sich in bescheidenen Grenzen. Eigentlicher Luxus wird wenig getrieben. In Bezug auf das Zollwesen ist man in neuerer Zeit vom System der Absperrung zum Schutzzollsystem übergegangen und hat vielfach Zollermäßigungen eingeführt. Dem Handelsrechte liegt der französische Code de commerce zu Grunde. Consulate werden in allen Handelsstaaten unterhalten; ebenso sind mit den wichtigsten Ländern Handels- und Schifffahrtsverträge abgeschlossen.

Verkehrsmittel. Straßenbau blieb bis in die neueste Zeit arg vernachlässigt. Auch im Eisenbahnbau blieb Spanien lange zurück und als man endlich Eisenbahnen baute, geschahen die Fortschritte nur langsam. Das spanische Eisenbahnnetz gleicht auch jetzt noch mit seinen wenigen Linien einem unent-

wickelten Rumpfe ohne Glieder. Es zeigt im Ueberblicke eine nördliche Gruppe von Bahnlinien, welche von Madrid ausgeht und sich allmälig nach NW. und NO. verästelt bis zu den Küsten; östlich im Anschlusse mit Frankreich; ferner eine östliche Linie ebenfalls von Madrid ausgehend; sie führt an das Mittelmeer bei Barcelona und mündet in eine Mittelmeerlinie, welche zwischen Barcelona und Valencia die Küsten entlang führt. Eine südöstliche Gruppe wendet sich von Madrid nach dem südöstlichen Hafen Cartagena ꝛc. und hängt zusammen mit einer südwestlichen Gruppe, welche sich hauptsächlich in Andalusien und Granada ausbreitet und Verbindung mit dem portugiesischen Bahnnetze hat. Alle Strecken sind nicht für den großen durchgehenden Verkehr in gerader Linie gebaut, sondern in mannigfachen Krümmungen. Ende 1875 standen 5796 Kilom. in Betrieb. Die wichtigsten einzelnen Unternehmungen sind: die spanische Nordbahn mit schlechter Rentabilität und die Bahn von Madrid nach Alicante. Weitere Linien wären dringend nöthig, um das spanische Bahnnetz zu vervollständigen. Die Post seit 1848 gründlich reformirt, zeigt steigenden Briefverkehr; zuletzt über 75 Mill. im Jahre. Das Telegraphennetz besteht aus 12260 Kilom. Linien mit anderthalb Millionen Depeschen im Jahre.

Die Zeit, da Spanien zu den ersten Seestaaten der Welt gehörte, ist lange vorüber und erst in neuester Zeit wieder Aufschwung im spanischen Seewesen bemerkbar. An der atlantischen Küste sind 56 Häfen, an der Mittelmeerküste 61. Die Handelsmarine zählt (1877) 2685 Segelschiffe und 230 Dampfer mit zusammen einer halben Million Tonnen. Die spanische Rhederei entspricht noch nicht den Anforderungen, welche die günstige geographische Lage des Landes stellt. Die seemännische Begabung der Spanier scheint entschieden eingeschlummert zu sein, denn Spanien läßt sich seinen Dampfschifffahrtsverkehr von englischen, italienischen, französischen und belgischen Unternehmungen besorgen.

Credit, Finanzen. Das wichtigste Creditinstitut ist die Bank von Spanien, welche wegen ihrer gefährlichen Verbindung mit der Regierung schon mehrere schwere Krisen durchgemacht hat. Außerdem sind Banken in allen wichtigeren Städten; Sparkassen ziemlich zahlreich verbreitet. Neue Aktiengesellschaften sind in den letzten Jahrzehnten in großen Mengen entstanden.

Der spanische Staatshaushalt befindet sich immer in Unordnung. Die Haupteinnahmsquelle sind die direkten und indirekten Steuern, Stempel und Staatsmonopole; die Gesammteinnahme stellt sich jetzt auf 735 Mill. Pesetas (1 Pesetas = 80 Pfennigen). Die aus sehr verschiedenen Titeln bestehende Staatsschuld beträgt im Ganzen 48634 Mill. Realen mit 1111 Mill. Realen jährlichem Zins.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Wichtigste Handelsplätze:

In Neu-Castilien: Madrid, Haupt- und Residenzstadt, 332024 Einw., am Manzanares. In den letzten Jahrzehnten stark gewachsen. Für spanische Verhältnisse wohl eine Industriestadt zu nennen. Mehrere königliche Fabriken (für Tabakwaaren, Teppiche, Gold- und Silberwaaren und Porzellan). Renommirte Goldschmied- und Juwelierarbeiten, Teppich-, Seifen- und Parfümeriefabriken, Wagenbau, Fabrikation von Fächern, Maschinen, Porzellan, Chokolade. Bank von Spanien; Handelsbörse; Handelskammer; Handelsgericht. Credit- und Versicherungsanstalten, Sparkassen. Centrum des spanischen Eisenbahnnetzes. Hiendelaëncina, Dorf, berühmt durch seine reichen

Silbergruben und große Amalgamirwerke. Almaden, 7421 Einw., berühmt durch die großartigen Quecksilber- und Zinnobergruben. Eigenthum der Regierung, aber meist verpachtet. Toledo, 17275 Einw., fabricirt blanke Waffen.

In Estramadura: Badajoz, 22195 Einw., am Guadiana, Eisenbahnstation für den spanisch-portugiesischen Grenzverkehr.

In Galizien: Vigo, 8214 Einw., Hafenstädtchen an der spanischen Westküste. Hat lebhaften und einträglichen Handel. Sardinen- und Thunfischfang. Wein, Südfrüchte. La Coruña, 27354 Einw., Endpunkt der Nordwestbahn und bedeutender Handelsplatz. Hafen groß, ansehnlich und sicher. Kgl. Tabakfabrik. Dampferverbindungen.

In Asturien: Gijon, Haupthafen und wichtiger Handelsplatz für Asturien. Cigarrenfabrikation. Handel mit Steinkohlen, Eisen, Holz. In der Nähe von Gijon reiche Steinkohlengruben.

In Alt-Castilien: Santander, eine der bedeutendsten spanischen Hafen- und Handelsstädte; in überaus raschem Aufschwung; Hafen sehr sicher und den größten Seeschiffen zugänglich; lebhaft aufblühende Industrie; Schiffsbau; regelmäßige Dampferlinien. Valladolid, 41943 Einw., industriell und commerciell in entschiedenem Aufschwunge. Burgos, 26086 Einw., zahlreiche Fabriken und namhafter Handel mit Wolle und Wollgeweben.

In den baskischen Provinzen: Bilbao, 18771 Einw., Handelsplatz, Seehafen und Eisenbahnendpunkt; ansehnliche Industrie; der Handel fortwährend im Steigen; ebenso die Schifffahrtsbewegung. Außenhafen bei Portugalete, wo auch die großen Werften; etwa 500 Seeschiffe; Dampferverbindungen. San Sebastian, 9047 Einw. Der Hafen La Concha großen Schiffen zugänglich, jedoch unsicher; lebhafter Transit- und Speditionshandel.

In Aragonien: Zaragoza, 68428 Einw., am Ebro, Eisenbahnknotenpunkt; die ehedem blühende Industrie jetzt gering; Seidenwaaren.

In Catalonien: Barcelona, 189949 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; thätigste Stadt Spaniens; Baumwollfabriken; Seiden- und Wollwebstühle; Eisengießereien und Maschinenfabriken; Schiffbau; wichtiger noch der Handel; erster Seeplatz Spaniens; jährlich über 7000 Schiffe; Bank von Barcelona, Seeversicherungsgesellschaften; Consulate; Oberhandelscollegium; 6 Eisenbahnlinien; Hafen sehr tief. Mataro, Fabrikstadt und Hafen mit 15861 Einw., ungemein thätig; große Baumwollspinnereien, Segeltuchfabriken. Sabadell, 13945 Einw., 80 Woll- und Baumwollfabriken. Igualada, 14000 Einw., Baumwollspinnereien, Kattun- und Waffenfabriken, Tuchwebereien. Tarragona, 18923 Einw., Hafenplatz und Eisenbahnknotenpunkt; Handel recht lebhaft. Reus, 28171 Einw., lebhafte Fabrikstadt und Eisenbahnstation; etwa 80 Baumwollspinnereien, gegen 5000 Webestühle.

In Valencia: Benicarló, 6989 Einw., mit frequentem Hafen, exportirt berühmten Wein. Valencia, 106435 Einw., wichtiger Handelsplatz, 1 Stunde vom Meere; Seidenspinnereien; 170 Seidenwebereien; Eisengießereien. Der Hafen befindet sich in Grao, jetzt durch Dammbauten verbessert; über 3000 Schiffe laufen jährlich ein; regelmäßige Dampferverbindungen. Alicante, 16687 Einw., Hafen- und Handelsplatz; Baumwollfabriken und Leinwebereien; Handel seit der Erbauung der Eisenbahn in raschem Aufschwunge; Zahl der einlaufenden und auslaufenden Schiffe 3000. Alcoy, 21901 Einw., industrielle, lebhafte Stadt; Papierfabrikation, Tuch- und Filzindustrie.

In Murcia: Murcia, 26888 Einw., Seidengewebe, Espartogeflecht, Lorca, 19297 Einw., blühende und thätige Stadt; Oel- und Mahlmühlen,

Salpeter- und Pulverfabriken, Bleischmelzen. Cartagena, 59618 Einw., Handelsplatz mit vortrefflichem und großem Hafen. Die Umgebung reich an Blei-, Kupfer- und Eisenminen.

In Andalusien: Almeria, 23018 Einw., Hafen- und Handelsplatz; in lebhaftem Aufschwung. Granada, 61993 Einw., berühmte Maurenstadt; nur mehr ein Schatten vergangener Herrlichkeit; commerciell nicht bedeutend. Malaga, 94293 Einw., Handelsstadt ersten Ranges, mit Seehafen; Malaga-Wein; Industrie im Aufblühen; Gerbereien, Eisengießereien und Maschinenfabriken, Baumwoll- und Leinenspinnereien; in Bezug auf Handel und Verkehr sehr thätig; exportirt Südfrüchte, Wein, Oel. Man nimmt an, daß der Handel Malagas für Spanien vortheilhafter ist, als der irgend eines anderen Platzes. Die Kaufmannschaft ist sehr wohlhabend und respectabel. Velez-Malaga, 12523 Einw., wohlhabendes Städtchen mit ansehnlichem Verkehr. Antequera, 27201 Einw., gewerbthätige Stadt; Woll- und Papierindustrie; Gerbereien; Seidewebereien und Seifenfabriken. Ronda, 19334 Einw., fabrizirt blanke Waffen, Messerwaaren. Cadix, 61750 Einw., Hafenort und hervorragender Handelsplatz; Exportplatz für Xeres-Wein, andalusische Südfrüchte und Salz; beliebte Station für Handels- und Kriegsschiffe aller Nationen; Dampferlinien des Mittelmeeres. Puerto de Santa Maria, 19247 Einw., wohlhabende Handels- und Seestadt; Hauptexportplatz des Xeres-Weines. Xerez de la Frontera, 38898 Einw., blühende und lebhafte Handelsstadt; Xeres- (Jeres-) Wein. Algeciras, 14229 Einw., Küstenstadt mit gutem Hafen; Küstenhandel. Gibraltar, Stadt, Berg, Festung und Seehafen mit 35686 Einw., seit 1704 von den Engländern in Besitz genommen. Die eigentliche Festung bildet der Felsberg, mit furchtbaren, uneinnehmbaren Werken geschützt. Als Handelsplatz nicht von Bedeutung. Jaen, 19420 Einw., ehedem reiche Handelsstadt, jetzt sehr herabgekommen. Linares, 10567 Einw.; reiche Blei- und Kupfergruben. Cordoba (Cordova), 35606 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; eine der am meisten gesunkenen Städte Spaniens; Seiden- und Goldwaaren, Leinwand, Seife, Tuch, Hüte; Pferdezucht. Sevilla, 112139 Einw., einer der wichtigsten Handels- und Hafenplätze, am Guadalquivir, welcher bis hierher für Seeschiffe befahrbar ist; reiche und üppige Stadt; Börse; kolossale kgl. Cigarrenfabrik; Baumwoll-, Woll- und Seidenwaaren, Leinwand, Eisenwaaren, Maschinen, Porzellan; wichtiger als Handelsplatz; Hauptstapelplatz für die reiche Produktion Niederandalusiens an Früchten und Wein. Utrera, 12441 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Huelva, 8423 Einw., Hauptexportplatz für Südfrüchte, Küstenhandel, Fischfang, Seesalz zur Ausfuhr.

Die Balearen und Pithyusen,

Inselgruppen von 87 Quadratmeilen und 269818 Einw.

Mallorca. Wein, Oel und Orangen; Viehzucht, Fischfang und Seeschifffahrt. Palma, 40418 Einw., Hauptstadt der Balearen; Hafenplatz.

Cabrera, commerciell bedeutungslos.

Menorca. Handel und Industrie ganz unbedeutend. Mahon, 13588 Einw., Hafenplatz an der Ostküste.

Iviza. Die Bewohner tüchtige Seeleute.

Formentera. Commerciell bedeutungslos.

Die auswärtigen Besitzungen und Colonien Spaniens.

Die Presidios, Waffenplätze und Gefängnisse an der afrikanischen Nordküste: Ceuta; Velez de la Gomera; Alhucemas; Melilla; Chafarinas-Inseln; Tetuan.

Die canarischen Inseln, zusammen 132 Quadratmeilen und 237036 Einw.: Tenerifa, 91482 Einw.; Canaria, 68302 Einw.; Palma 31405 Einw.; Lanzarote, 15524 Einw.; Gomera, 11386 Einw.; Fuerteventura, 11325 Einw.; Hierro (Ferro), 4622 Einw.

Die westafrikanischen Besitzungen, zusammen etwa 40 Quadratmeilen: Fernando Pó; Insel Corisco; Gebiet am Cap San Juan; Isla de Mosquitos ó Elobey; Isla de Annobon.

Die westindischen Inseln: Cuba, mit Zubehör, 2158 Quadratmeilen; Puerto Rico, 169 Quadratmeilen.

Im ostasiatischen Archipel: die Philippinen mit 6244 Quadratmeilen; die Marianen mit 18 Quadratmeilen und die Carolinen-Inseln mit 43 Quadratmeilen.

Ausf. siehe d. entspr. Welttheile.

Königreich Portugal.

Besteht aus 7 festländischen Provinzen mit 89540 Quadr.-Kilom., den Azoren mit 2388 und Madeira mit 815 Quadr.-Kilom. und einer Gesammtbevölkerung von (1874) 4,429332 Einwohner.

Die Bodengliederung des Festlandes schließt sich im Wesentlichen an die von Spanien an; Portugal erhält seine Gebirge als Ausläufer der spanischen, und seine Bewässerung ist ebenfalls abhängig von derjenigen Spaniens. Der Minho ist nur 5 Meilen von der Mündung aufwärts schiffbar; der Douro ist innerhalb der portugiesischen Grenze zwar meist schmal, aber tief und schiffbar. Der Tajo wird zum eigentlichen Strom erst in Portugal und ergießt sich in die weite Bay von Lissabon, den schönsten Hafen des Landes. Der Guadiana wird ebenfalls erst in Portugal schiffbar; seine Mündung ist versandet und versumpft.

Rohprodukte. Der Bodenanbau ist trotz des günstigen Klima's vernachlässigt und wird nur ein Drittel des anbaufähigen Bodens bearbeitet. Dazu fehlt es an guten Verkehrswegen und der ausgedehnte Besitz der todten Hand hindert ebenfalls den landwirthschaftlichen Aufschwung. Mit Getreide ist nicht der zehnte Theil der Bodenfläche bebaut, dennoch wird jetzt fortwährend davon exportirt, namentlich Reis. Außerdem Anbau von Hülsenfrüchten, Gemüse und Gartenfrüchten, Kartoffeln für den Export, Runkelrüben für den Bedarf einiger Fabriken, Flachs, Hanf, Esparto-Gras. Der Oelbaum ist überall verbreitet. Der berühmteste Zweig portugiesischer Produktion ist der Weinbau, vorzugsweise in Alto-Douro. Viel als Weinland geeigneter Boden liegt noch unbenützt; dem Weinbau wie dem Geschäfte des Kelterns wird nicht hinreichende Sorgfalt gewidmet. In neuerer Zeit berechnet man den Werth

der jährlichen Wein-Ausfuhr auf ungefähr 40 Mill. Mark. Vielfache Mißbräuche haben dem Portwein-Geschäft großen Schaden gethan 'und eine Verringerung der ausländischen Nachfrage bewirkt. Südfrüchte, Obst und andere Früchte werden in denselben Arten produzirt wie in Spanien. Die Wälder sind mit Ausnahme der königlichen Forsten in schlechtem Zustande. Doch findet Export von Korkrinde statt. Die Thierzucht ist unbedeutend und sogar zurückgegangen; der Viehstand viel zu gering; die Jagd frei, aber unbedeutend; wichtig die Fischerei, weil das Meer an den Küsten sehr fischreich ist.

Das Land ist reich an nutzbaren Mineralien, ohne dieselben genügend auszubeuten. Nur ausländischer Unternehmungsgeist hat einigermaßen Bahn gebrochen. Die wichtigsten Bergwerke sind Blei- und Kupfergruben. Eisenerze und Kohle wurden bisher wenig ausgebeutet, dagegen sind die Salinen wichtig, welche auch exportiren.

Industrie. Etwas mehr vorangeschritten als die Rohproduktion. Ihre Hauptsitze sind Lissabon und Oporto; ihre Hauptprodukte Wollen-, Seiden- und Baumwollenwaaren. Die portugiesischen Arbeiter sind nicht ohne Geschick, namentlich in der Nachahmung. Erwähnenswerth auch Gold- und Silberwaaren, Guß- und Schmiedeisenwaaren, Messerwaaren, Thon- und Steingutwaaren und andere. Der Schiffbau hat sich in den letzten Jahrzehnten wesentlich gehoben.

Handel. Dem inneren Handel fehlt es an entsprechenden Verkehrsmitteln. Der auswärtige Handel war bekanntlich einst großartiger Welthandel, ist aber bis in's jetzige Jahrhundert fortwährend gesunken und erst seit etwa 20 Jahren wieder im Zunehmen. Die Einfuhr immer noch viel bedeutender als die Ausfuhr. In der neuesten Zeit stellt sich die Einfuhr auf 28336 und die Ausfuhr auf 22999 Milreis (1 Milreis = 4 Mark 80 Pf.). Diese Ziffer zeigt seit etwa 15 Jahren ganz unbedeutende Zunahme. Unter den Gegenständen der Einfuhr sind die wichtigsten: Baumwolle, Metalle, Colonialwaaren, Fische, Rohstoffe, Chemikalien, Holz, Webwaaren. Unter den Ausfuhrartikeln stehen Wein, Südfrüchte und Obst, Mehlwaaren und Mineralien oben an. In Bezug auf die Richtung des portugiesischen Handels dominirt bei der Ein- und Ausfuhr Großbritannien dergestalt, daß die Betrachtung des ganzen auswärtigen Handels von Portugal fast aufgeht in der Betrachtung des portugiesisch-englischen Handels. Zunächst folgt der Verkehr mit Brasilien.

Zur Beförderung des Handels hat man Börsen, Handelskammern, Handelsgerichte; Jahrmärkte und Messen an vielen Orten; Consulate; ein vorzügliches Handelsgesetzbuch. Die Zölle sind meistens hoch und in Folge dessen der Schmuggelhandel mit Spanien lebhaft.

Verkehr. Mit Verkehrsmittel ist es schlecht bestellt. Landstraßen wurden erst in neuerer Zeit gebaut. Auch die Eisenbahnen sind noch sehr in den Anfängen und bestehen bloß aus wenigen Linien. Der Norden und Süden namentlich sind noch recht stiefmütterlich behandelt. Die wichtigste Bahn läuft von Lissabon nach Nordost, theilt sich und sucht bei Badajoz Verbindung mit dem spanischen Eisenbahnnetze, während ein anderer Zweig nach Oporto läuft. Von Oporto gehen mehrere kurze Bahnen nach Norden und Osten. Eine andere Hauptlinie ist die Süd-Ost-Bahn von Lissabon nach Evora mit Zweigbahnen. Ende 1877 waren 968 Kilom. in Betrieb mit sehr unbedeutendem Betriebsmaterial. Die Post weist einen Briefverkehr von 10 Mill. internen Briefen und gegen 3 Mill. internationalen Sendungen auf, der Telegraph eine Länge von 3608 Kilom. Linien.

Die Binnenschifffahrt benützt den Tejo und Douro zum Transport von Rohprodukten. Die Seeschifffahrt ist nur mehr der Schatten von ehedem. Die portugiesische Handelsflotte besteht aus 99 Dampfern und 536 Segelschiffen. Im Schifffahrtsverkehr beträgt die Zahl der ein- und ausgegangenen Schiffe jährlich circa 9000 Segelschiffe und über 2000 Dampfer. Die britische Flagge ist dabei weit stärker betheiligt als die portugiesische selbst. Die Mehrzahl der Hafenplätze ist versandet und unbrauchbar. Zahlreiche Dampferlinien verbinden die Häfen von Lissabon und Oporto mit allen wichtigeren Seehäfen.

Unter den Creditinstituten ist das bedeutendste die Nationalbank von Portugal zu Lissabon, in Oporto Commercial- und Mercantilbank.

Münze, Maß und Gewicht siehe den betreffenden Abschnitt.

Finanzen. Die Finanzen befinden sich ebenso wie die spanischen in Unordnung. Das Deficit ist seit 1820 chronisch und die Staatsschuld fortwährend im Wachsen. Die Haupteinnahme liefern die Einfuhrzölle. Die Staatsschuld beträgt in neuester Zeit 350 Mill. Milreis.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

In Estremadura: Lissabon (Lisboa), 224063 Einw., Mittelpunkt des politischen, geistigen und commerciellen Lebens, einer der wichtigsten europäischen Handelsplätze, am nördlichen Ufer der vom Tejo gebildeten Bay. Industrie lebhaft; vorzugsweise in Gold- und Silberwaaren, Spinnerei und Weberei. Wichtiger der Handel. Seine commercielle Blüthe verdankt Lissabon seiner vorzüglichen Weltlage, früheren glänzenden Erfolgen und in neuerer Zeit wieder dem lebhaften Contact mit dem britischen Handel. Einfuhr- und Ausfuhrwerthe sind zwar schwankend; im Allgemeinen steigen sie. Der Hafen ist Schiffen aller Größen zugänglich; die Einfahrt etwas gefährlich. Hauptgegenstände des Exports sind Wein, Essig, Oel und dergl. Bedeutend sind Wechselgeschäfte, meistens von deutschen und englischen Häusern betrieben; Börse, Banken, Handels- und Assecuranzgesellschaften. Setuval (von den Engländern St. Ybes genannt), 13134 Einw. Neben Lissabon und Oporto der wichtigste Hafen Portugals; Salzhandel, Weinexport.

In Beira: Coimbra, uralte Stadt; etwa 16000 Einw., Binnenhandel. Figueira da Foz, mit gutem Hafen; Handel mit Wein, Oel, Orangen, Salz. Vizeu, 9000 Einw., wohlhabend und lebhaft, mit frequenter Septembermesse. Aveiro, etwa 4000 Einw., lebhafter Handels- und Hafenplatz, exportirt Seesalz, Oel, Wein und Orangen; Sardinenfang.

In Entre Douro e Minho: Oporto, 89194 Einw., Handels- und Hafenplatz ersten Ranges; Eisenbahnknotenpunkt, am Douro; Hauptsitz des portugiesischen Handels; an Industriethätigkeit steht es über Lissabon; Baumwollweberei, Seidenweberei, Metallguß und Lederfabrikation; Banken, Börse; Versicherungs-, Handels-, und Dampfschifffahrtsgesellschaften. Hauptgegenstand des Exports Wein (Portwein), Südfrüchte, Kork, Sumach, Fruchtsäfte, Zwiebeln, Knoblauch, Flachs, Seide. Eingeführt werden Artikel der englischen Industrie. Englische und deutsche Handelshäuser machen die meisten Geschäfte. Braga, 19514 Einw., lebhafte und blühende Industrie in Gold- und Silberwaaren, Waffen- und Messerfabrikation.

In Traz os Montes: Pezo da Regna, am Douro. Hauptverschiffungsplatz der Weine von Ober-Douro. Im Februar großer Weinmarkt. Weinumsatz jährlich 120 Mill. Reis.

In Alem-Tejo: Evora, 11965 Einw., Hauptstation der Südostbahn.

Im Juni frequente Messe. Elbas, 11098 Einw., Schleichhandel mit englischen Fabrikaten nach Spanien.

In Algarbe: Faro, 10000 Einw., mit großem Hafen, exportirt Südfrüchte. Lagos, 8000 Einw., Hafenstadt an weiter Bay.

Auswärtige Besitzungen. Die Azoren; die Madeira-Gruppe; die Cap Verde-Inseln; Senegambien; Inseln S. Thomé und Principe; Angola mit Ambriz; Benguela; Mossamedes; Mozambique mit Zubehör; Goa, Salzete, Bardez ꝛc.; Damao und Diu; Insel Timor; Flores und Kambing; Macao.

Zusammmen dürften die portugiesischen auswärtigen Besitzungen etwa 25000 Quadratmeilen mit 2,500000 Einwohnern zählen.

Ausführlicher bei den betreffenden Welttheilen.

Königreich Italien.

Das Königreich Italien mit 296322 Quadr.-Kilom. und 27,482174 Einwohnern hat im Allgemeinen entschieden günstige commercielle Lage, da das mittelländische Meer als ein regsames Glied des atlantischen Oceans und des modernen Weltverkehrs erscheint. Die maritime Grenze ist sehr ausgedehnt, was einerseits vor politischen Hindernissen der wirthschaftlichen Entwickelung bewahrt, andererseits freie Ausdehnung des Verkehrslebens ermöglicht. Das Königreich besteht aus 16 Hauptheilen, die unten angegeben werden. Die Bevölkerung ist sehr ungleichförmig über das Land vertheilt; am dichtesten in Oberitalien und erfreut sich einer einheitlichen Nationalität. Ebenso wie die Bevölkerung ist auch der Wohlstand sehr ungleich vertheilt, im Ganzen gering, bei Einzelnen sehr bedeutend. Das Volk in Unteritalien ist in wirthschaftlicher Hinsicht gegenüber dem oberitalischen unverhältnißmäßig zurückgeblieben.

Die charakteristische Art, wie sich die italienische Halbinsel aus dem europäischen Continente in's mittelländische Meer erstreckt, ist von tiefgreifendem Einflusse auf das Culturleben des Volkes geblieben. Im Allgemeinen ist Italien ein Gebirgsland, dessen Gebirgssysteme durch die Alpen, die Apenninen und Subapenninen gebildet werden. Als einziges größeres Tiefland erscheint die Ebene des Po, die zu den fruchtbarsten Culturlandschaften Europas gehört. Die Ebene von Apulien in Unteritalien ist eine einförmige, im Sommer sehr dürre Landschaft mit öden Bodenstrecken. Die Inseln haben ihre besonderen Gebirgssysteme. Große Stromsysteme fehlen. Unter den Flüssen sind die wichtigsten der Po, von Turin ab schiffbar, mit zahlreichen Zuflüssen, unter welchen der Ticino, die Adda, der Mincio die wichtigsten sind. Von den Zuflüssen des Po sind selbst die wilden Alpenströme durch Kunst eingedämmt und zu wirthschaftlichen Zwecken verwendet. Die Etsch kommt nach Italien schon als schiffbarer Fluß und steht in Verbindung mit mehreren schiffbaren Canälen, durch dieselben auch mit dem Po. Schiffbar sind auch die Brenta, die Piave, der Tagliamento, der Arno von Florenz ab und der Tiber, schon oberhalb Rom, von Rom abwärts auch für Dampfer. Die oberitalienischen Alpenseen bilden aus der Po-Ebene bis weit in die Alpenthäler

hinein schöne Wasserstraßen; so namentlich der Lago Maggiore, Lago di Lugano, Lago die Como, Lago d'Iseo, Lago di Garda. Sie alle sind für den Verkehr sehr wohlthätig, zumal aus ihren Thälern Straßen zu Alpenpässen hinanführen. Wichtig sind auch die sehr ausgedehnten Strand-Lagunen an der adriatischen Küste, namentlich die großen Lagunen von Venedig, welche nicht allein Fahrbahnen für den Lokalverkehr, sondern auch Häfen für die Seeschiffe bieten.

Rohprodukte. Die klimatischen Verhältnisse sind sehr günstig, selbst Oberitalien hat ein weit milderes Klima als Deutschland, während im Neapolitanischen und auf Sardinien selbst Südfrüchte im Freien überwintern. Die Landwirthschaft ist der wichtigste Produktionszweig; der Boden fast überall sehr fruchtbar, aber sehr ungleichförmig angebaut. Am rationellsten wird die Bodencultur in Oberitalien, am sorglosesten auf den Inseln betrieben. Vielfach leidet die italienische Landwirthschaft unter den Nachwirkungen der Vergangenheit, unter der unmäßigen Ausdehnung des Großgrundbesitzes. Ein großer Theil der Landbaubevölkerung besteht aus Pächtern. Von einzelnen Bodenprodukten wird Weizen noch nicht hinreichend für den Bedarf angebaut; Mais ist ein Hauptgetreide, namentlich in Oberitalien; Reis wird exportirt, ebenso Hülsenfrüchte. Von Südfrüchten kommen Orangen und Citronen, Johannisbrod, getrocknete Früchte, Mandeln, Pistazien zur Ausfuhr, deßgleichen Nüsse, Haselnüsse, Kastanien. Sehr wichtig ist die Cultur des Oelbaumes; man berechnet die jährliche Produktion auf $1^1/_2$ Mill. Hektoliter, im Werthe von 200 Mill. Francs. Der Weinbau ist auch über ganz Italien verbreitet und zeichnet sich durch feurige und süße Sorten aus. Die Gesammtproduktion schätzt man auf einen Werth von über 1000 Mill. Lire. Das Meiste aus Sicilien. Die Ausfuhr beträgt jährlich 2—3 Mill. Hektoliter in Fässern und über 1 Mill. Flaschen. An Handelspflanzen wird Hanf, Flachs, beide zur Ausfuhr, Tabak, Raps, Krapp, Safran und Baumwolle gewonnen. Die Viehzucht steht nicht auf jener Höhe, welche den ausgedehnten Weidelandschaften entspräche, doch wird Rindvieh und vorzüglicher Käse exportirt. Einer der wichtigsten Gegenstände der Thierzucht ist die Seidenraupe; Seidencultur namentlich in der Lombardei, Venezien und Piemont. Die Gesammtproduktion schätzt man auf 38—54 Mill. Kilogramm Cocons. Die Waldwirthschaft ist schlecht und findet daher Einfuhr von Holz aus Oesterreich und der Schweiz statt. Die Binnenfischerei ist nicht bedeutend, sehr wichtig dagegen die Seefischerei, welche jetzt über 5000 Schiffe mit etwa 25000 Mann Bemannung in der großen Seefischerei beschäftigt, die kleine Seefischerei dürfte gegen 11000 Schiffe beschäftigen. Von den größeren Seeschiffen geht ein Theil, meistens aus Neapel, auf den Corallenfang. Die meisten Fischerschiffe gehen in's adriatische Meer, aber auch an fernere Küsten.

Der ehedem blühende Bergbau ist, abgesehen von der Schwefel- und Salzproduktion, nicht mehr bedeutend. Es wird wenig Gold und Silber gewonnen; Eisen hauptsächlich auf der Insel Elba und in Toscana. Bedeutende Einfuhr aus England muß den Mangel decken. Kupferbergbau seit alter Zeit. Bleiminen vorzüglich auf Sardinien, ebenfalls Zink. Das bedeutendste Mineral ist der Schwefel, ausschließlich aus Sicilien und dessen kleinen Nachbarinseln, und zwar jährlich in dem Betrage von circa 5 Mill. Zollcentner. Der sehr bedeutende Export geht nach aller Welt. Die Steinkohlenproduktion ist ganz unbedeutend, die Salzproduktion gewinnt meist Seesalz und exportirt nach Skandinavien, der Türkei und Rußland. Ein werthvolles Material ist der vorzügliche Marmor aus den Brüchen von Carrara u. s. f.

Industrie steht nicht mehr auf der Höhe, welche sie im Mittelalter einnahm, nur einzelne Industriezweige können in der europäischen Industrie concurriren. Die Industrie concentrirt sich auch bloß in einzelnen Städten. Der Grund davon liegt theils in der Trägheit und mangelhaften Bildung Unteritaliens, während in Mittel- und Oberitalien jedenfalls der Mangel an wichtigen Rohprodukten und Hilfsmaterial eine Hauptursache ist. Zur Unterstützung der Industrie bestehen Handelskammern, industrielle Museen und Akademien, technische Schulen u. s. f. Bei Weitem die wichtigste Industrie ist die Verarbeitung der Seide und zwar sowohl die Bereitung von Rohseide als auch die Seidenspinnerei und Seidenweberei. Die Wollindustrie ist am lebhaftesten in Oberitalien, reicht aber bei Weitem für den Bedarf nicht hin; ebenso wenig die Flachs- und Hanfindustrie, von welcher nur Tauwerk und Fischernetze exportirt werden. Auch die Baumwollindustrie genügt dem inländischen Bedarf nicht. Die Eisenindustrie ist in der Lombardei vorzüglich vertreten, wo die Provinz Brescia in Stahlwaaren und Waffen, deßgleichen Mailand excellirt. Die Produktion genügt für den Bedarf nicht. Die ehedem weltberühmten Gold- und Silberarbeiten haben jetzt noch vorzüglichen Ruf. Maschinenfabrikation reicht nicht für den Bedarf. Wichtig dagegen ist der Schiffbau, namentlich in Ligurien. Musikalische Instrumente waren stets eine Specialität der Italiener (Cremona), ebenso keramische Produkte (Terracotta, Majolica und Fayence); die Glasindustrie, namentlich im Venetianischen. Auch die Steinindustrie arbeitet für den Export: Alabaster- und Marmorwaaren und dergl. Die chemische Industrie reicht für den Bedarf nicht. Von der Nahrungsmittelindustrie die Maccaroni-Fabrikation, die Fabrikation von Fleischwaaren (Oberitalien), candirten Früchten, Liqueur nennenswerth. Papier ist geschätzter Exportartikel. Eine Specialität ferner die Industrie in Strohgeflechten mit dem Mittelpunkt in Toskana. Sie exportirt jährlich für etwa 20 Mill. Mark.

Handel. Der innere Handel ist in allen größeren Orten lebhaft; der auswärtige Handel seit einer Reihe von Jahren im Aufschwunge. Einfuhr und Ausfuhr betragen in der letzten Zeit 1100—1200 Mill. Lire. Unter den einzelnen Ländern, mit welchen Handel getrieben wird, stehen Frankreich, England und Oesterreich-Ungarn bei weitem obenan, dann folgen die Schweiz und die Vereinigten Staaten, sowie die Türkei. Ausfuhrartikel sind hautsächlich Olivenöl, Früchte, Seide und Schwefel; in anderen Gegenständen übersteigt manchmal die Ausfuhr unbedeutend den Import. Es ist begreiflich, daß bei der eigenthümlichen Lage Italiens sein Handel hauptsächlich Seehandel ist. Die Hälfte bis zwei Drittel des gesammten auswärtigen Handels bewegen sich auf dem Seewege. Wichtig für Italien ist auch insbesondere der Transitverkehr aus Mitteleuropa nach den Mittelmeer-Ländern.

Das Handelsgesetzbuch ist dem Code Napoleon nachgebildet. Von einer systematischen Handelspolitik kann bei der kurzen Dauer des Königreichs noch nicht die Rede sein. Es besteht für das Königreich ein einziges Zollsystem.

Verkehr. Für den Verkehr dienen zunächst die im Allgemeinen vorzüglichen Straßen. Das italienische Eisenbahnnetz ist am reichsten im oberitalischen Flachlande entwickelt. Es steht durch die Linie Genua-Nizza, durch die Bahnen über den Mont-Cenis und den Brenner, sowie durch die Linie Cormons-Triest mit den übrigen europäischen Bahnen in Verbindung. An das oberitalienische Eisenbahnnetz schließt sich südlicher das römische Netz an, in der Hauptsache aus Parallellinien bestehend, die von Nordwesten nach Südosten laufen und stellenweise durch Querlinien verbunden sind. Die wichtigste dieser

Parallellinien ist die östlichste, welche dem mitteleuropäisch-orientalischen Eilverkehre dient. Südlich von Rom wird das Eisenbahnnetz spärlicher und südlich von Neapel sind nur noch einzelne Linien vorhanden. Die Bahnnetze der Inseln sind erst im Entstehen. In administrativer Hinsicht sind die wichtigsten Bahnunternehmungen die oberitalischen, die römischen, die südlichen und die calabrisch-sicilischen. Das Gesammteisenbahnnetz hatte 1875 1625 Kilom. Staatsbahnen und 6084 Kilom. Privatbahnen in Betrieb. Hiezu 740 Kilom. in Bau.

Die Handelsflotte Italiens strebt ungemein rasch nach Vergrößerung und Ausdehnung ihres Verkehrs. Sie betrug Ende 1876 34024 Schiffe mit zusammen über 1 Mill. Tonnen. Die Schifffahrt beschäftigt jetzt ungefähr 20000 Menschen. Die Zahl der Schiffe ist geringer geworden, aber die Größe derselben hat zugenommen und namentlich vermehren sich die Dampfer. Unter den verschiedenen Flaggen, welche in italienischen Häfen verkehren, stehen außer der italienischen die englische und französische oben an. Unter außereuropäischen Ländern unterhalten den lebhaftesten Schiffsverkehr mit Italien Egypten, die Vereinigten Staaten und Tunis. Eine Reihe von Dampfschiffsunternehmungen befahren von italienischen Häfen aus das Mittelmeer.

Das Postwesen ist 1862—1864 neu geregelt worden, zählt jetzt über 3000 Bureaux und 115 Mill. Briefe per Jahr, sowie Werthsendungen im Betrage von 441 Mill. Lire. Das Telegraphennetz hat eine Länge von 22000 Kilom. Linien mit über 75000 Kilom. Draht. Hiezu 178 Kilom. unterseeische Kabel.

Credit. Bekannt als die Wiege des Bankwesens, ist Italien auch heute reich an Creditinstituten. Unter diesen steht obenan die Nationalbank des Königreiches Italien mit einem Effectiv-Capital von 200 Mill. und zahlreichen Filialen. Hiezu eine Reihe größerer und kleinerer Banken. 1875 zählte man 108 Volksbanken, 116 gewöhnliche Banken, 8 Bodencreditbanken, 14 landwirthschaftliche Creditbanken und 6 Zettelbanken mit zusammen 609 Mill. eingezahltem Capital.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Das Finanzwesen befindet sich nicht in wünschenswerther Ordnung. Unter den Einnahmen sind die wichtigsten: Grundsteuer, Einkommensteuer, Abgabe vom Eigenthumswechsel und Gebühren, sowie Zölle. Die Staatsschuld beträgt im Ganzen 493 Mill. Lire. In der letzten Zeit sind die Einnahmen allerdings gestiegen, doch reichen die ordentlichen Einnahmen nicht hin, um den regelmäßigen Bedarf zu decken. Man konnte nicht einmal auf die Einnahmsquelle des Lotto verzichten und hat alle denkbaren Arten von Schuld kontrahirt, um Geld in die Staatskasse zu bringen.

Die wichtigsten Industrie- und Handelsplätze sind:

In Piemont: Turin (Torino), 192443 Einw., in fruchtbarer Ebene am Po. Fabrikation von Seidenstoffen, Sammt, Bändern und Tapeten, Bijouteriewaaren, Möbel, Pianoforte's, Liqueure, Leder und Lederwaaren, Papier; Durchfuhrhandel; Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien. Carmagnola, 12799 Einw., Seidencultur und Seidenhandel. Pinerolo, 16730 Einw., Papier- und Wollstofffabrikation; Handel. Cuneo, 22882 Einw., Seiden- und Wollindustrie; Handel. Fossano, 16544 Einw., Seidenspinnereien; Handel. Savigliano, 16150 Einw., Tuch- und Leinwandindustrie; Hanf-, Getreide- und Viehhandel. Mondovi, 16543 Einw., Seiden-, Tuch- und Kattunindustrie;

Handel. Bra, 13500 Einw., Garten- und Gemüsebau; Handel. Alessandria, 57079 Einw., Knotenpunkt von 6 Eisenbahnen; fabricirt Leinen-, Woll- und Seidenwaaren, Strümpfe und Hüte. Regsames Verkehrscentrum zwischen Turin, Genua und Mailand. Novi, 12162 Einw., mit wichtigem Seidenhandel. Asti, 31033 Einw., Seidenindustrie; Handel; Astiweine. Casale (Monferato), 27514 Einw., am Po, Seiden- und Weinbau; Viehhandel. Novara, 29516 Einw., Knotenpunkt von 5 Bahnlinien; Handel mit Reis und Seide. Vercelli, 27349 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Der berühmte Lago Maggiore zählt an seinen Ufern 25 Dampferstationen.

In Ligurien: Genua (Genova), 161669 Einw., am Golf von Genua, berühmt durch Reichthum und ruhmreiche Vergangenheit, eine der bedeutendsten europäischen Seestädte; Börse, Abtheilung der Nationalbank, Sparkasse, Escomptekasse und andere Banken und Actiengesellschaften. Hafen groß und schön. Industrie lebhaft: schwarze Seidenstoffe, Sammt, Bänder und Strümpfe, Korallenarbeiten und Schmucksachen, Alabaster- und Elfenbeinwaaren, Kunstblumen, Stickereien, Parfümerien, Maccaroni, eingemachte Früchte, Hüte, Schuhwaaren, Möbel, Papier, Schiffe und Maschinen. Als Handelsstadt hat Genua alle italienischen Städte hinter sich gelassen. Exportirt werden außer den eigenen Erzeugnissen noch Getreide, Mehl, Reis, Wein, Oel, Butter und Käse, Südfrüchte und Rohseide. Welthandel im großen Style, emporgeblüht hauptsächlich auf Kosten Venedigs. San Pier d'Arena, Vorstadt von Genua, mit vielen Fabriken. Voltri, 13255 Einw., mit Schiffswerften, Papier- und Tuchfabriken. Chiavari, Hafenstädtchen und Bahnstation. Spezzia, 24127 Einw., Kriegshafen; Industrie, Handel. Savona, 24851 Einw., mit sicherem Hafen; Schiffbau, Obst-, Wein- und Gemüsecultur; fabrizirt Anker, Tuch und Thongeschirr. Porto Maurizio, Seestädtchen, exportirt Oel.

In der Lombardei: Mailand (Milano), 261985 Einw., Knotenpunkt von 7 Eisenbahnlinien; eine der blühendsten und thätigsten Städte des ganzen südlichen Europa; Fabrikation von Seidenstoffen, Bändern, Mode- und Posamentirwaaren, Tischlerarbeiten, Bronceguß, Porzellanfabrikation. Sehr lebhafter Handel mit Seidenwaaren, Baumwollzeugen, Getreide, Reis und Käse. Filiale der Florentiner Bank; Volksbank, große Sparkasse u. s. f. Monza, 25228 Einw., fabricirt wollene Tücher, Hüte und Lederwerk. Lodi, 19088 Einw., viele Seidenspinnereien. Pavia, 29861 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Handel in Bodenprodukten. Vigevano, 18436 Einw., Seidenindustrie; Handel mit Seidenwurmeiern. Voghera, 15080 Einw., starke Seidenzucht. Cremona, 30919 Einw., Eisenbahnknotenpunkt am Po; unübertroffene Industrie in Streichinstrumenten; Produktenhandel. Casalmaggiore, 16090 Einw., Weinstein- und Glasfabrikation; Handel. Como, 24350 Einw., Tuch- und Seidenweberei; Handel; Dampferverbindung über den Como-See. Varese, 12605 Einw., Seidenindustrie. Chiavenna, Straße über den Splügen und über den Maloja-Paß; Seidenweberei, Papierfabrikation; Handel. Bergamo, 37363 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Steingut- und Glasfabrikation; Handel. Brescia, 38906 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Eisen- und Stahlarbeiten, Gewehr- Messer-, Papier- und Lederfabrikation; Handel. Mantua, 26687 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Industrie, Schiffbau, Seidenhandel. Viadana, 15343 Einw., starke Leinwandfabrikation; Handel.

In Venetien: Venedig (Venezia), 128094 Einw., anderthalb Meilen

vom Festlande entfernt in den Lagunen des adriatischen Meeres; Seiler- und Seidenwaaren, Fez, Handschuhe, Bijouteriewaaren, Kunstblumen, Glas, Perlen, Mosaikwaaren, Seifen. Große Vergangenheit; der Handel ist längst nicht mehr das, was er im Mittelalter war. Doch hat der Schifffahrtsverkehr seit 10 Jahren wieder bedeutend zugenommen. Murano, auf der gleichnamigen Insel, nördlich von Venedig, mit berühmten Glasfabriken. Chioggia, 26336 Einw., Hafen; Fischerei; Handel und Schiffbau, Belluno, 15509 Einw., Seidenspinnerei; Handel mit Holz und Seide. Treviso, 28291 Einw., fabricirt Metallwaaren, Seidenzeuge, Tuch und Papier. Besuchte Messe. Vicenza, 37686 Einw. Bassano, 13254 Einw., Wein-, Oel- und Spargelpflanzungen; Seidenindustrie. Verona, 67080 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, an der Etsch; lebhafte industrielle Thätigkeit (berühmte Wurstwaaren). Vermöge seiner Lage ein äußerst regsamer Punkt im italienisch-deutschen Verkehr. Padua (Padova), 66107 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Seidenspinnerei und Lederfabrikation. Monselice, 8200 Einw., Weinbau, Seidenspinnerei; Handel. Adria, 14138 Einw., am Canale Bianco; Handel.

In der Emilia: Bologna, 115957 Einw., Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlinien; fabricirt Maccaroni, Salami, Liqueure, eingemachte Früchte, Kunstblumen, Seidengewebe, Parfümerien; Handel. Budrio, 16219 Einw., mit vorzüglichem Hanfbau. Imola, 28398 Einw., starker Weinbau. Forli, 38480 Einw. Cesena, 35870 Einw., starker Wein- und Hanfbau; ergiebige Schwefelgruben. Rimini, 33886 Einw., am adriatischen Meere; Seehafen; Fischerei und Seidenweberei. Ravenna, 58904 Einw., früher Seehafen, jetzt vom Meere entfernt; Seidenindustrie. Lugo, 24895 Einw., Jahrmarkt. Faenza, 36299 Einw., berühmte Fayencefabrikation; Canale Zanelli. Ferrara, 72447 Einw. Modena, 56690 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Reggio nell'Emilia, 50687 Einw., Seidenhandel. Parma, 45511 Einw., Seiden- und Wollgewebe, Spitzen und Strümpfe, Thonwaaren, Papier und Seife, berühmter Käse; Seidenhandel. Piacenza, 34985 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, am Po.

In Toscana: Florenz (Firenze), 167093 Einw., eine der prächtigsten Städte; Florentiner Strohindustrie; Sammt- und Seidenstoffe, Alabaster und Marmorwaaren, Kunstblumen, Schmucksachen, Mosaikarbeiten und dergl.; Centrum des Toscanischen Landhandels. Prato, 39594 Einw., lebhafte Industrie; Papier- und Tuchfabrikation; Strohhutfabrikation. Pistoja, 12966 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; lebhafte Industrie. Empoli, 16439 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Baumwollfabrikation, Gerberei, Strohflechterei, Fayence- und Maccaronifabrikation. Arezzo, 38907 Einw., Seidenzucht. Siena, 22965 Einw., Seidenweberei, Tuch- und Hutfabrikation. Montepulciano, 13160 Einw., berühmt durch vorzüglichen Wein. Pisa, 50341 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Livorno (engl. Leghorn), 97096 Einw., einer der wichtigsten italienischen Seehäfen; Sitz zahlreicher commercieller Institute; Fabrikation von Korallenschmuck, von Liqueur, Papier, Wollmützen, Leder, Seilerwaaren. Große Salz- und Oelmagazine. Mittelpunkt des bedeutendsten Speditions- und Wechselgeschäftes zwischen Italien und der Levante. Lucca, 68204 Einw., Seiden-, Woll- und Baumwollwaaren; bedeutender Oelhandel; Seidencultur der Umgebung wichtig. Serravezza, 9000 Einw., großartige Marmorbrüche (Carrarischer Marmor). Carrara, 23827 Einw., rings von Marmorbrüchen umgeben; Marmorindustrie.

In den Marken: Ancona, 45741 Einw., wichtigste Handelsstadt

der Ostküste am adriat. Meere; Industrie ziemlich lebhaft; Dampfschifffahrts-verbindungen. Sinigaglia (Senigallia) 22197 Einw., Freihafen; ehedem hochberühmte Messe. Recanati, 19572 Einw., Hafen am adriatischen Meere. Ascoli-Piceno, 22937 Einw., fabrizirt Majolica, Glas, Eisenwaaren, Seide. Fermo, 17886 Einw., Handel. Pesaro, 19691 Einw. Urbino, 16194 Einw., Nadelfabrikation.

In Umbrien: Perugia, 49503 Einw. Foligno, 21686 Einw., Eisenbahnknotenpunkt. Rieti, 14840 Einw.

Gebiet von Rom (Lazio): Rom, 244484 Einw.; als Hauptstadt zwar zu einem Mittelpunkte moderner und commercieller Interessen geworden, doch Industrie und Handel noch gering. Civitavecchia, 11640 Einw., Kriegs- und Handelshafen. Viterbo, 20637 Einw.

In Campanien: Neapel, 448335 Einw., volkreichste Stadt Italiens; industrielles Leben von steigender Regsamkeit: Metallwaaren, Arbeiten aus Lava, Korallen und Terracotta, Gemmen aus Stein und Muscheln, gemaltes Porzellan, Seiden-, Leinen-, Wollen- und Baumwollwaaren, Musikinstrumente, Parfümerien, Mehlwaaren; der Handel exportirt Oel, Rohseide, Krapp, Wein, Schwefel, Korallen, Südfrüchte; Dampferfahrten nach allen wichtigeren Häfen des mittelländischen Meeres; Fischerei; ansehnlich die Entwickelung des Bank- und Creditwesens. Portici, 11792 Einw., Fischerei und Seidenzucht. Resina, 12157 Einw., Weinbau. Torre del Greco, 23611 Einw., Korallenfang. Castellamare di Stabia, 26385 Einw., lebhafte Industrie und Handel. Sorrento, 6700 Einw., Hafen; lebhafte Schifffahrt. Pozzuoli, 15736 Einw., Handel und Schifffahrt; Pozzuolan-Erde. Caserta, 29451 Einw. Terra di Lavoro, lebhafter Knotenpunkt der Eisenbahnen. Gaëta, 18385 Einw., Festung, mit gutem Hafen. Sessa Aurunca, 20708 Einw., Weinbau. Benevento, 20133 Einw., Getreidehandel. Avellino, 20249 Einw., lebhafte Industrie. Salerno, 27759 Einw., Hafen; Handel. Amalfi, ansehnliche Papierfabrikation.

In Apulien: Foggia, 38138 Einw., Vieh- und Getreidehandel. Bari delle Puglie, 50524 Einw., Hafenplatz, Eisenbahnknotenpunkt, am adriatischen Meere; Handel mit Oel und Südfrüchten. Bitonto, 24978 Einw., Zagarello-Wein. Monopoli, 19993 Einw., Seehafen und Handel. Barletta, Hafen. Trani, 24338 Einw., am adriatischen Meere; Handel in Getreide. Bisceglie, 21371 Einw., Wein und Rosinen. Molfetta, 26829 Einw., Handel. Lecce, 23247 Einw., Handel mit Oel, Wein, Tabak. Gallipoli, 9800 Einw., Hafen; Handel mit dem vorzüglichen Oel der Umgebung. Brindisi, 13755 Einw., commerciell sehr wichtig; hat schlechten Hafen, der aber die rascheste Verbindung für den Eilverkehr zwischen Mitteleuropa und Alexandria (resp. Suez und Ostindien) vermittelt. Taranto, 27546 Einw., Hafen. In der Umgebung feine Wolle.

In Calabrien: Cosenza, 15962 Einw.; Thon- und Eisenwaaren; Handel. Reggio di Calabria, Seehafen; exportirt Orangen. Catanzaro, 24901 Einw., Seidenweberei und Handel mit Wein und Käse.

Auf der Insel Sicilien: Palermo, 219398 Einw., Seiden-, Baumwoll- und Eisenwaarenfabriken; Thunfisch- und Sardellenfang; der Handel meistens in den Händen genuesischer, livorneser und englischer Häuser; seine Hauptgegenstände sind Landesprodukte, Südfrüchte, Getreide und Wein, Schwefel und Salz. Cefalu, 10194 Einw., Handel, Schifffahrt, Sardellenfang. Messina, 111854 Einw., sehr alter Handelsplatz; ansehnliche

Industrie; exportirt Schwefel, Oel, Wein, Essenzen, Weinstein, Südfrüchte, Baumwolle, Seide, Sardinen, Käse, Bimsstein; Dampferverbindungen nach allen wichtigeren Häfen Italiens. Milazzo, 11700 Einw., Hafen, Schiffsverkehr und Thunfischfang. Catania, 84397 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, mit Hafen; Seiden- und Baumwollfabriken; exportirt Schwefel, Pomeranzen, Leinsaat, Soda, Mandeln und Schnee vom Aetna. Bronte, 14589 Einw., fleißig und handeltreibend. Arcireale, 35787 Einw., Hafen, besuchte Märkte. Caltagirone, 25987 Einw., gewerbfleißig und handeltreibend. Siracusa, 22179 Einw., hauptsächlich Weinhandel. Avola, 12000 Einw., Seestädtchen mit Hafen. Castrogiovanni, 14000 Einw., reiche Schwefelgruben. Girgenti, 20640 Einw. Porto Empedocle, 5100 Einw., Hafenplatz für Girgenti. Licata, 15966 Einw., der lebhafteste von den Handelsplätzen der Südküste; Export von Schwefel und Getreide. Sciacca, 19209 Einw., Hafen, Sardellenfang; exportirt Schwefel. Trapani, 33634 Einw., fabrizirt Korallen- und Muschel-, Elfenbein- und Alabasterwaaren; Heimath der italienischen Korallenfischer. Marsala, 34202 Einw., bekannt durch ausgezeichneten Wein.

Auf Sardinien: Cagliari, 33039 Einw., fabrizirt Baumwollzeuge, Wollmützen, Waffen und Salz; Hafen; ansehnlicher Getreidehandel; Wein, Seide, Wolle, Kork und Oel werden exportirt. Sassari, 32674 Einw., Handel mit Oel, Getreide, Käse und Fellen. Hafen für Sassari ist Portotorres.

Republik San Marino.

Bodenfläche von 5715 Hektaren mit 7303 Einw. Ackerbau und vorzügliche Weinkultur sind Haupterwerbszweige.

Fürstenthum Monaco.

Gebiet von 1400 Hektaren mit 3127 Einw. Südfrüchte werden exportirt. Seehafen. Wichtig der lebhafte Fremdenverkehr.

Inselgruppe von Malta etc.

Die Inselgruppe Malta liegt im mittelländischen Meere zwischen Afrika und Sicilien; hat einen Flächeninhalt von $5_{,1}$ geogr. Quadratmeilen und besteht aus den Inseln Malta und Gozzo, Comino und Cominotto. Die Hauptinsel mit guten Häfen versehen. Bevölkerung 149084 Civilpersonen und 7309 Militärpersonen. Geschäftssprache englisch. Sorgfältige Bodencultur. Gewerbliche Industrie. Sehr wichtig sind Handel und Schifffahrt. Die Inselgruppe besitzt etwa 150 Seeschiffe. Am stärksten ist der Verkehr mit Großbritannien.

La Valette (Valetta), etwa 90000 Einw. Große und sichere Häfen. Lebhafte Station der britischen Kriegsflotte; Mittelpunkt des Dampfschifffahrtsverkehres im mittelländischen Meere.

Königreich Griechenland.

Das Königreich Griechenland mit einem Flächeninhalte von 50123 Quadr.-Kilom. und 1,457894 Einw. erstreckt sich im Osten des mittelländischen Meeres als überaus reich gegliedertes Gebiet zwischen dem jonischen und ägäischen Meere und zerfällt geographisch in das feste Land und in die Inseln. Kein Land Europas weist so mannigfache Bodengestaltung auf als Griechenland. Es gleicht, ohne einen eigentlichen Körper zu haben, einem allmäligen Uebergange vom Festlande durch verschiedene Halbinseln zur Inselwelt, welche das Land im Westen, Osten und Süden flankirt. Dabei ist es ein entschiedenes Bergland mit nur unbedeutenden Ebenen. Es fehlt an größeren Flüssen; nur der Aspropotamos ist im Unterlaufe schiffbar. Für den Mangel an Binnenwässern entschädigt reichlich die Küstenentwickelung.

Rohprodukte. Trotz des günstigen Klimas ist Griechenland nicht fruchtbar; der Boden zu felsig und abgebraucht. Freies Grundeigenthum ist selten; viel im Besitz der todten Hand. Bodenprodukte müssen eingeführt werden, obgleich Gemüse und Hülsenfrüchte sorgfältig angebaut werden. Sehr wichtig der Weinbau, sowohl für die Weinproduktion als auch für die Gewinnung der Corinthen. Die Weine selbst vorzüglich, feurig und süß, aber nicht sehr haltbar. Die beste Sorte von der Insel Santorin. Ausfuhr hauptsächlich nach Rußland, der Türkei, Triest und England. Hochwichtig ist der Anbau von Corinthen. Die Ernte betrug in den letzten Jahren 50—80 Mill. Kilogramm. Außerdem Feigen, namentlich aus Messenien, Mandeln und andere Südfrüchte; der Oelbaum, der Maulbeerbaum für die Seidenzucht, der Tabakbau, welcher Massen zum Export liefert, erwähnenswerth. Die Wälder sind zerstört, daher Holzeinfuhr.

Die Viehzucht ist namentlich bezüglich werthvoller Thiergattungen ungenügend. Das wichtigste Nutzthier das Schaf, dessen Wollertrag zu drei Viertheilen exportirt werden kann. Von kleineren Thiergattungen sind die griechischen Bienen berühmt; die Seidencultur hebt sich in neuester Zeit wieder. Fischerei an den Küsten und Inseln sehr lebhaft.

Mineralische Rohproduktion findet fast nicht statt, obgleich silberhaltige Bleierze in Attika vorhanden sind. Das werthvollste mineralische Produkt ist der weiße Marmor von Paros.

Industrie. Die Industrie ist vollständig zurückgeblieben, die Großindustrie erst in den Anfängen und nur durch einige Seiden- und Lederfabriken vertreten. Besser das Kleingewerbe, namentlich Gold-, Silber- und Seidenstickerei; blühender Schiffbau.

Handel. Durch seine ganze Lage und seine Seeküsten ist Griechenland zum Vermittler des Handels unter den produktenreichen Ländern der Levante bestimmt. Schon der inländische Handel ist recht lebhaft, der auswärtige Handel exportirt Corinthen, Wein, Oel, Südfrüchte, Bienen, Rohseide, Cocons, Tabak, Honig, Wachs, Ziegenfelle, Wolle, Schwämme und Anderes. Eingeführt werden Colonialwaaren, Fabrikate, Getreide, Steinkohlen, Luxuswaaren, Holz. Der Einfuhrwerth überwiegt bedeutend, er aber sowie der Ausfuhrwerth sind in erfreulicher Steigerung begriffen. Unter den einzelnen Ländern, die mit Griechenland Handel treiben, sind England, Oesterreich, Frankreich, Rußland und die Türkei am wichtigsten. Zunächst dann Italien und die Donaufürsten-

thümer. Der griechische Handel leidet unter der üblen Einrichtung, daß von allen Waaren, die aus einem griechischen Hafen in einen anderen gehen, immer wieder Zölle bezahlt werden müssen. Das hindert den inländischen Verkehr und vertheuert die Einfuhr. Es bestehen Ein- und Ausfuhrzölle von beträchtlicher Höhe. Handels- und Schifffahrtsverträge sind mit allen wichtigeren Staaten abgeschlossen; in der Regel werden alle fremden Flaggen der griechischen gleich behandelt. Das Handelsgesetz ist dem code de commerce nachgebildet.

Verkehr. Die festländischen Verkehrswege Griechenlands sind unbedeutend und mangelhaft; die Landstraßen gering, an Eisenbahnen besteht nur die Bahn von Athen nach Piräus, 10 Kilom. lang. Dagegen ist die Schifffahrt vorzüglich entwickelt, die Schiffe lassen zwar zu wünschen übrig, aber die Bemannung ist vortrefflich und griechische Schiffe im ganzen mittelländischen und schwarzen Meere überall zu finden. Die Handelsmarine zählt über 5000 Schiffe, allerdings meist kleine. Den Dampferverkehr der griechischen Häfen unterhalten theils griechische, theils österreichische und französische Postdampfer. Die Post versendet jährlich 2½ Mill. Briefe; der Telegraph hat eine Linienlänge von 2565 Kilom. und 60 Bureaux. Für Credit- und Bankwesen besteht die griechische Nationalbank zu Athen, daneben noch andere Institute, so die jonische Bank zu Corfu. Wechselverkehr hauptsächlich mit Liverpool und London.

Finanzen. Die Finanzen sind in steter Unordnung, die Steuern bleiben großentheils im Rückstande, Verzinsung und Tilgung der Schuld ist mangelhaft. Die wichtigsten Einnahmen sind die Zölle; die Staatsschuld beträgt 483 Mill. Drachmen (1 Drachme = 72 Pfennigen). Es ist schwer möglich für das kleine und arme Land, neben den laufenden Verwaltungsausgaben seinen Schuldverpflichtungen zu genügen.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entspr. Abschnitt.

Wichtigste Handelsplätze:

In der Nomarchie Attika: Athen, 44510 Einw., Haupt- und Residenzstadt. Seiden- und Baumwollwebereien, Maroquin- und Seifenfabriken. Handel unbedeutend. Piräus, Hafenstädtchen 9500 Einw., der Hafen von Athen; exportirt die Rohprodukte von Attika: Corinthen, Seide, Wein, Oliven ꝛc. und importirt den Bedarf von Athen an Industrieprodukten, Colonialwaaren u. s. f.

Aegina, Insel, südwestlich von Athen, liefert Getreide, Südfrüchte, Wein, und Oel. Livadia (Lebadeja), 5000 Einw., Reis-, Seiden- und Baumwollcultur.

In Phthiotis und Phokis: Zeituni (Lamia), 4000 Einw., Handel.

In Argolis und Korinth: Nauplia, 4000 Einw., mit großem und sicherem Hafen.

Hydra, Insel und Stadt gleichen Namens. Kühne Seeleute, (Hydrioten). Hafen; Schiffbau; Handel.

In Achaia und Elis: Patras, 19641 Einw., mit sehr lebhaftem Handel, in bedeutendem Aufschwung. Ausgeführt werden Corinthen.

In Messenien: Kalamata, 4000 Einw., exportirt Corinthen, Feigen, Rohseide; Handel lebhaft; Industrie, hauptsächlich Seidenspinnerei, kraftlos. Navarino, hat den schönsten Hafen Griechenlands.

Nomarchie der Cycladen. Inselgruppe der Cycladen durchgehends bergig, fruchtbar. Südfrüchte, Wein, Oel, Seide, Baumwolle, Honig, Wachs, Weizen; gute Häfen. Syra (Syros), commerciell die wichtigste dieser Inseln;

blühender Schiffbau. Hermopolis oder schlechtweg Syra, bedeutendste Stadt der Insel und lebhafteste Handelsstadt von ganz Griechenland. Großer und sicherer Hafen; Knotenpunkt von Dampferlinien. Von den Werften laufen jährlich etwa 300 Schiffe.

Die jonischen Inseln seit 1864 Bestandtheil Griechenlands:

Insel Korfu: Korfu, 15452 Einw., einer der frequentesten Plätze des adriatischen Meeres. Die Lage der Insel und Stadt sehr günstig. Haupteinfuhrartikel Getreide, ausgeführt wird meistens Olivenöl. Kephalonia, 80979 Einw., ist die größte der jonischen Inseln. Hauptort Argostoli, 9000 Einw., exportirt Corinthen, Olivenöl, Wein. Zante (ehedem Zakynthos), bekannt als die „Blume der Levante". Hauptort ist Zakyntho oder Zante an der Ostküste, 20000 Einw., hübsche und lebhafte Handelsstadt; Export von Corinthen, Olivenöl und Oelseife.

Türkei (mit Bulgarien).

Das osmanische Reich besteht aus europäischen, asiatischen und afrikanischen Bestandtheilen. In Asien gehören zu ihm Kleinasien mit Cypern, Armenien und Kurdistan, Syrien und Mesopotamien und ein großer Theil von Arabien. In Afrika ist Tripolis unmittelbares Gebiet, Aegypten bloß tributpflichtig und Tunis nur Schutzstaat. Betrachtet man von den europäischen Ländern Rumänien, Serbien und Montenegro als selbstständige Staaten, so bleibt die bisherige eigentliche europäische Türkei hier zu betrachten. Die Lage derselben ist für den Weltverkehr ungemein günstig. Das adriatische, das ägäische und das Marmarameer, von alten Culturländern umlagert, ohne große Entfernungen, sind vorzügliche Umgebungen. Dazu an der Nordgrenze einer der wichtigsten europäischen Flüsse. Die gesammte Bevölkerung beträgt 9,400364 Einwohner. Hiezu der Constantinopler-Bezirk von $1^1/_2$ Mill. Unter den Bewohnern der europäischen Türkei sind $4,_8$ Mill. Christen, $3,_6$ Mill. Muhamedaner. Demnach befinden sich die Türken oder Osmanen in einer bedenklichen Minorität. Die Gesammtfläche der europäischen Türkei beträgt 369542 Quadr.-Kilom.

Die Küsten der Türkei sind zwar nur stellenweise reich gegliedert, aber doch für den Verkehr fast durchwegs günstig, namentlich in den Dardanellen, dem Marmarameer und dem Bosporus, sowie im ägäischen Meere. Am ungünstigsten sind die Küsten des schwarzen Meeres. Das Innere des Landes erscheint vorzugsweise als Bergland mit nur geringen aber sehr fruchtbaren Ebenen, und nur stellenweise steril. Große Stromsysteme finden sich nicht; als Grenzstrom erscheint die Donau. Ihre Zuflüsse sind für den Verkehr von geringer Bedeutung. Der ansehnlichste unter den ganz türkischen Flüssen, die Maritza, ist theilweise schiffbar.

Rohprodukte. Bei sehr günstigem Klima wird der Getreidebau in höchst primitiver Weise betrieben und die reichsten Ländereien unbenützt gelassen. Am sorgfältigsten wirthschaften die Bulgaren. Trotz der schlechten Wirthschaft bringen die dem Ackerbau gewidmeten Ländereien vorzügliche Ernten. Die

wichtigsten Früchte sind Mais in den Donauländern, Weizen im Südosten. Getreide wird exportirt und könnte dieser Export noch ungemein gesteigert werden. In der Bulgarei exportiren namentlich die Donauplätze Getreide, in Rumelien Burgas, in Macedonien Saloniki, in Thessalien Volo, in Albanien mehrere Plätze. Von anderen Bodenfrüchten sind Hülsenfrüchte, Gartenpflanzen, Gemüse und der allgemein verbreitete Wein nennenswerth. Letzterer wird schlecht gepflegt. Oel wird jetzt aus Thessalien exportirt, Sesam in den Ebenen von Thracien und Macedonien angebaut; Obst und Südfrüchte gedeihen vorzüglich, Baumwolle wird wenig ausgeführt. Vortrefflich ist der türkische Tabak, wovon starker Export. Mohn, Krapp und Rosen, letztere zur Bereitung von Rosenöl, noch erwähnenswerth. Die Waldwirthschaft ist eine ganz rohe. Haupterwerbszweig bildet die Viehzucht. Vorzügliche Pferde, Esel und Maulthiere; ausgedehnte Rindviehzucht, dauerhafte Büffel als Zugthiere; weit verbreitete Schafzucht, namentlich in Albanien, mit ansehnlicher Wollausfuhr. Endlich Ziegen, Schweine, Bienen, Seidenwürmer, Geflügel.

Der Bergbau liegt ganz darnieder, obwohl es nicht an nutzbaren Mineralien mangelt. Vorhanden sind Kohlenlager, Zinkerze, Bleierze, Kupfer, Eisen, Quecksilbererze, selbst Gold und Silber, Salz aus dem Meere.

Industrie. Sie befindet sich in ganz kindlichen Zuständen. Nur Kleingewerbe findet sich überall vertreten, arbeitet aber mit den bescheidensten Mitteln. Für die Großindustrie fehlt es an Capital, Arbeitskräften, Credit und Absatz. Was an Produkten der Großindustrie im Lande gebraucht wird, kommt aus dem übrigen Europa. Einigermaßen nennenswerth sind nur die Lederindustrie nebst Schuh- und Sattlerwaaren; die Wollindustrie auf Grundlage der einheimischen Wollproduktion; die Teppichfabrikation; eine primitive Baumwollindustrie; Hanf- und Seilerwaaren; die Seidenindustrie von Konstantinopel und Saloniki; die Färberei als Specialität der türkischen Industrie mit dauerhaften und lebhaften Farben; die damascirten Hiebwaffen; Kupferschmiedwaaren, Schmucksachen aus Gold- und Silberdraht; endlich wohlriechende Essenzen.

Handel. Die Größe des Landes und seine günstige Lage veranlassen einen immerhin bedeutenden Handel, der freilich den gegebenen Grundlagen noch lange nicht entspricht. Der Binnenhandel wird durch mehrere Messen und Märkte, darunter der Markt von Usundschova berühmt ist, unterstützt. Im internationalen Handel sind die wichtigsten Verkehrsländer der Türkei England, Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Rußland, Aegypten und nach Asien zu Persien. Der internationale Handel liegt meistens in den Händen von Ausländern, namentlich von Griechen. Im Handel nach der Levante sind viele Armenier thätig. Bank- und Wechselgeschäfte besorgen fast ausschließlich Griechen und Armenier. Die großen Handelswege, welche die Türkei berühren und durchziehen, sind theils der Donau-Handelsweg, sodann die adriatische Küstenlinie, die levantische Küstenlinie mit den Inseln, den Dardanellen und dem Bosporus, die pontische Küste, endlich die Binnenhandelszüge von Oesterreich durch Bosnien nach Südosten und von Saloniki und Adrianopel landeinwärts nach Norden. Der Landhandel der Türkei nach Mitteleuropa hat seine Stätten in Bosnien und der Herzegowina.

Verkehr. Die Landstraßen sind schlecht und spärlich, das Eisenbahnwesen hat sich erst in den letzteren Jahren entwickelt und nicht ohne Schwierigkeiten. Die Gesammtlänge der Eisenbahnen beträgt 1530 Kilom., wovon am wichtigsten die Linie Konstantinopel-Adrianopel mit ihren Zweiglinien nach

Saloniki und ihrer noch nicht vollendeten nordwestlichen Fortsetzung zur österreichischen Grenze. Zur Zeit ist das türkische Eisenbahnnetz noch ein unvollendetes Stückwerk. Wichtig wären vor Allem die Anschlüsse an österreichische Bahnen. Die ganze türkische Handelsflotte dürfte etwa 11000 Seeschiffe und größere Küstenfahrer mit 162000 Tonnen Tragfähigkeit umfassen. Das Personal sind meist Griechen. In Bezug auf den Tonnengehalt des Schiffsverkehrs in türkischen Häfen steht die englische Flagge oben an, dann folgt die türkische, italienische, österreichische, griechische und russische. Oesterreichische, russische, französische, englische und ägyptische Gesellschaften unterhalten regelmäßigen Dampferverkehr mit den wichtigeren türkischen Häfen.

Das Reich besitzt bloß 429 Postanstalten, der Briefverkehr ist sehr gering. Der Staatstelegraph umfaßt 25000 Kilom. Linien. Für Credit- und Bankwesen sind Banken zu Konstantinopel gegründet worden; wichtig die ottomanische Bank mit Staatssubvention.

Maß, Gewicht und Münzwesen siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Die Finanzen sind in vollständiger Verwirrung. Nur dem härtesten Steuerdruck gelang es bisher, den Staatshaushalt einigermaßen zu führen. Die wichtigsten Einnahmen sind die indirekten Steuern. Der theilweise Staatsbankerott ist im Jahre 1875 eingetreten. Die Staatsschuld beträgt jetzt etwa 202 Mill. Pfd. St., nach anderer Berechnung 4300 Mill. Francs, nachdem es bis 1854 überhaupt keine türkische Staatsschuld gegeben hatte. Die einzige Möglichkeit zur Erhöhung und annähernden Ordnung des Haushaltes ist die Nutzbarmachung des Vakuf, d. h. des Stiftungsvermögens.

Die wichtigsten Industrie- und Handelsplätze: (bezüglich der Einwohnerzahlen sind die Schätzungen ungemein verschieden.)

Konstantinopel (türkisch Stambul), am südlichen Ende des Bosporus, 900000—1.000000 Einw.; an der Nordseite bildet das goldene Horn einen der schönsten Häfen, welcher den Austausch zweier Welttheile vermittelt. Centrum des osmanischen Cultur- und Wirthschaftslebens. Industrie nicht sehr bedeutend: Seide- und Seidenwaaren, Fez, Sattlerwaaren, Schmucksachen, Leder. Ungleich großartiger als Handelsplatz. Hier berühren sich Orient und Occident; hier kreuzen sich westeuropäische, russische, türkische und asiatische Waare. Importirt werden fast alle Gegenstände des heutigen Welthandels: britische, französische, deutsche Industrie- und Luxusartikel, Colonialwaaren, russische Rohprodukte (Nahrungsmittel 2c.). Ausgeführt dagegen Getreide, Wolle und Baumwolle, Seide, Felle, Tabak, Opium, Droguen, Buchsbaumholz, Rosenöl 2c. Der Verkehr bewegt sich hauptsächlich auf der See.

Vilajet Edirné (Adrianopel): Adrianopel (Edirné) an der Maritza, 150000 Einw., zweite Stadt der Türkei. Industrie sehr lebhaft: Seide, Woll- und Baumwollwaaren, Teppiche, Saffian, Rosenöl, Fruchtconserven 2c. Einer der thätigsten Handelsplätze der Türkei. Dedeagh, Endstation der Eisenbahn am ägäischen Meere. Gallipoli, 30000 Einw., lebhafte Handelsstadt. Die meisten verkehrenden Schiffe sind türkische, griechische und österreichische. Industrie sehr zurück; am wichtigsten noch die Seidenindustrie, sowie der Bau von Küstenfahrzeugen. Philippopel (türkisch: Filibé), 28000 Einw., lebhafte Industrie in Seiden- und Baumwollwaaren, Lederfabriken. Einer der frequentesten Binnenhandelsplätze. Maritza für kleine Fahrzeuge schiffbar. Tatar-Basardschik, 8000 Einw., Endpunkt der Hauptlinie der ottomanischen Bahnen. Kirkbilisse, 16000 Einw., hat frequenten

Bazar, handelt mit Victualien, Mittelpunkt verschiedener Straßenzüge. Karnabad, Jamboli, Aidos Städte südlich vom Balkan, commerciell nennenswerth, weil von ihnen Pässe über den Balkan führen. Kesanbyk, 10000 Einw., fabrizirt Rosenöl. Pässe über den Balkan. Eski Saghra, 20000 Einw., fabrizirt Teppiche.

Vilajet Saloniki: Saloniki (Selanik, Thessalonich), 70000 Einw., nach Konstantinopel erste Handelsstadt. Endpunkt einer Eisenbahn. Industrie früher lebhafter, Türkischrothfärbereien, Gerbereien, Seidenwaaren, Teppiche, Stahlwaaren. Wichtigste Ausfuhrartikel: Seide, Seidenwürmer, Getreide, Tabak, Baumwolle.

Vilajet Ueskük: Larissa, 25000 Einw., vermittelt den Landverkehr zwischen der Türkei und Griechenland. Volo, 3000 Einw., der natürliche Hafen für Thessalien, Handel.

Vilajet Rum-Jli (Rumelien): Monastir, 14000 Einw., lebhafter Durchzugshandel. Skutari, 24000 Einw., fabrizirt Wollgewebe, Waffen. Hauptverkehr nach den österreichischen Häfen an der Adria.

Vilajet Janina: Janina, 25000 Einw., Industrie- u. Handelsstädtchen. Goldstoffe, Maroquins, Seidenwaaren, gefärbte Leinenzeuge. Prevesa, 5000 Einw., Handel, Hauptexportplatz für Südalbanien.

Vilajet Bosnien (Bosna): Bosna-Serai (Serajewo), 60000 Einw., ansehnliche Industrie; Waffen, Eisenwaaren, Kupfergeräthe; Handel. Novibazar (Jenibazar), 15000 Einw., Straßenknotenpunkt; berühmte Messen, Handel.

Vilajet Widdin: Widdin, am rechten Donauufer, 25000 Einw., gewerbtreibend. Ablagerungsplatz des österreichischen und deutschen Donauhandels. Exportirt Getreide. Nikopoli an der Donau, 15000 Einw., Stapelplatz für Handelswaare aus der Walachei. Sistowo oder Schistowa am rechten Donauufer, 20000 Einw., Handel und Weinbau.

Vilajet Silistré (Silistria): Silistré oder Silistria, an der Donau, 23000 Einw., Lederfabrikation, Tuchweberei. Exportirt Getreide, Häute, und Felle. Varna, am schwarzen Meere, 16000 Einw., bedeutender Handel. Ausgeführt werden hauptsächlich Getreide, Wolle, Thiere. Schumla, 16000 Einw., gewerbfleißig, Handel. Rustschuk, 30000 Einw., von allen Handelsplätzen des bulgarischen Donauufers der bedeutendste. Exportirt Landesprodukte.

Das Vilajet Dschesairi umfaßt 22 bewohnte Inseln im ägeischen Meere, die wichtigsten Thasos, Samothraki, Imbros, Stalimene (Lemnos), Strates. Die übrigen zum Vilajet gehörigen Inseln werden zu Asien gerechnet.

Das Vilajet Krid umfaßt die Insel Kreta oder Kandia, ungemein fruchtbar, aber schlecht angebaut, an der Nordküste mit guten Häfen. Hauptorte Kanea und Kandia.

Das Fürstenthum Montenegro.

Montenegro oder Crnagora (Karadagh), 4181 Quadr.-Kilom. Flächeninhalt, fast ganz Gebirgsland, 196329 Seelen. Ein rohes aber kriegs-

tüchtiges, abgehärtetes Volk. Haupterwerbsquelle Viehzucht, Fischfang nicht unbedeutend. Handel mit dem dalmatinischen Städtchen Cattaro. Ausfuhrartikel: Vieh und Viehprodukte. Hauptstadt Cettinje.

Das Fürstenthum Serbien.

37828 Quadr.-Kilom. und 1,366923 Einw., Hochland, von Thälern und Schluchten durchschnitten, reichlich bewässert von Zuflüssen der Donau. Deren wichtigste Nebenflüsse im Lande sind die Save, schiffbar, die Drina, schiffbar; Zuflüsse der Save: Morava und Timok, beide schiffbar.

Rohprodukte. Ackerbau noch wenig entwickelt und recht ursprünglich; deckt aber nicht nur die eigenen Bedürfnisse, sondern liefert Getreide zur Ausfuhr. Starke Obstcultur. Pflaumen kommen theils getrocknet, theils zu Branntwein verarbeitet, in den Handel. Weinbau in den Donaugegenden; starker Tabakbau; das Produkt meistens im Lande verbraucht. Die Viehzucht liefert den Hauptwerth der Ausfuhr. Sehr ausgedehnte Schafzucht. Eine Specialität die ungemein blühende Schweinezucht. Die Flüsse sind reich an Fischen. Der vormals blühende Bergbau in neuerer Zeit wieder in Aufschwung gekommen. Große Eisen- und Kupferwerke nebst Hüttenwerken.

Industrie. Die industriellen Gewerbe stehen noch auf sehr niedriger Stufe; Hausindustrie ist allgemein. Feinere Industrieprodukte müssen vom Auslande bezogen werden, was bei den niedrigen Zollsätzen leicht möglich ist.

Handel. Der Handel ist im Allgemeinen im Aufschwung, die Einfuhr gering, weil die Bevölkerung nur wenig ausländische Industrieprodukte braucht; wichtiger die Ausfuhr. Exportirt werden Vieh, Viehprodukte, Wachs und Honig, Knoppern und Anderes.

Verkehr. Finanzen. An Verkehrsmitteln ist das Land arm, nur Save und Donau werden als Wasserstraßen benützt. Der Binnenverkehr ist vielfach auf bloße Saumwege angewiesen; projectirte Eisenbahnverbindungen zwischen Oesterreich und der Türkei durch Serbien noch weit von der Durchführung. Das Telegraphennetz umfaßt 1461 Kilom. Der Postverkehr ist unbedeutend. Die Finanzen sind insofern günstig, als das Land bis in die neueste Zeit schuldenfrei blieb. Erst in jüngster Zeit mußte eine Staatsschuld contrahirt werden. Haupteinnahmsquelle ist die Personalsteuer.

Maß, Gewicht und Münze siehe den entsprechenden Abschnitt.

Belgrad, Hauptstadt, am Einfluß der Save in die Donau. 27605 Einw. Semendria (Smederewo), an der Donau; Handel; Flußschifffahrt. Neu-Orsova, gegenüber dem österreichischen Alt-Orsova, Transithandel, Donaudampfschifffahrt.

Das Fürstenthum Rumänien.

Das Fürstenthum Rumänien besteht aus den vereinigten Fürstenthümern Moldau und Walachei mit zusammen 121204 Quadr.-Kilom. und einer Bevölkerung von 5,073000 Einw. Das Land dacht sich von den Siebenbürgener

Karpathen nach Osten gegen das schwarze Meer und nach Süden gegen die Donau zu ab. Die Bewässerung wird hauptsächlich durch Donau und Pruth gebildet, sowie durch deren Nebenflüsse. Die Bevölkerung bildet einen gesonderten Volksstamm mit romanischer Sprache und ausgeprägter ständischer Gliederung.

Produkte. Bei weitem der wichtigste Erwerbszweig ist der Ackerbau, technisch zwar noch etwas primitiv, aber blühend wegen der großartigen Freigebigkeit des Bodens. Wichtigstes Nahrungsmittel bildet der Mais, der auch zum Export kommt; wichtiger für die Ausfuhr sind Weizen und Gerste. Bestimmungsorte des rumänischen Getreides sind meist England und Belgien. Von anderen Bodenfrüchten werden Raps und Tabak, letzterer sogut wie der türkische, stark angebaut, auch Oelsaat exportirt. Weinbau ist im Zunehmen; weiße, dem Moselweine ähnliche Sorten. Ausgedehnte Viehzucht liefert auch Rindvieh und Wolle zum Export, ebenso Schweine. Der Waldboden beträgt 16% des Landes; die Benützung desselben ist sehr primitiv. An mineralischen Schätzen ist das Land nicht reich, namentlich Steinkohlengruben noch wenig aufgeschlossen.

Industrie. Dieselbe ist ganz unentwickelt und beschränkt sich auf die gewöhnlichsten Consumtionsgegenstände. Sie ist meist in Händen von Deutschen und Ungarn. In Bezug auf die meisten anderen Produkte ist Rumänien vom Auslande abhängig. England, Oesterreich, Deutschland und Frankreich liefern Fabrikate, Colonialwaaren u. s. f.

Handel. Im auswärtigen Handel sind die Hauptgegenstände der Einfuhr Nahrungs- und Genußmittel (Wein rc.) für circa 16 Mill. Francs, vorzugsweise aus Frankreich und der Türkei; Gegenstände zum industriellen Verbrauch für circa 15 Mill. Francs aus Oesterreich, England und Deutschland; ebendaher Fabrikate für circa 46 Mill.; endlich landwirthschaftliche Rohstoffe für circa 9 Mill. aus Ungarn und Rußland.

Die Ausfuhr ist regelmäßig bedeutend größer als die Einfuhr. Ihre wichtigsten Posten sind Getreide, Thiere, thierische Produkte, Salz, Petroleum.

Verkehr. Das Land hat seine natürliche Verkehrsstraße in der Donau, auf welcher ein sehr lebhafter Waarenzug stattfindet. Die Landstraßen sind im schlechten Zustande. Ein Eisenbahnnetz ist in neuester Zeit entstanden und besteht jetzt aus 1233 Kilom. Die Hauptlinie von Itzcani bei Suczawa über Roman, Bacau, Galacz, Braila, Ploësti, Bucharest, Slatina, Krajova, Sererin nach Verciorova bei Orsova hat 953 Kilom. Länge, die vier Zweigbahnen: Veresti-Botuschani, Pascani-Jassy-Ungheni, Tecutsch-Berlad, Bucharest-Giurgewo-Smarda, zusammen 280 Kilom. In Bau sind die Linien Ploësti-Predeal (95 Kilom.) und Adjud-Oena (55 Kilom.). Die rumänische Regierung bemüht sich, auch neue Eisenbahnanschlüsse, namentlich an die Bahnen Oesterreich-Ungarns, herbeizuführen. Die Post expedirt mit 236 Bureaux 5 Mill. Briefe. Der Telegraph umfaßt 4046 Kilom. Linien.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Die wichtigsten Staatseinnahmen sind indirekte Steuern, direkte Steuer, Domänen und Forste. Die Schuldenlast des Landes ist so bedeutend, daß dasselbe jährlich gegen 40 Mill. Francs an das Ausland zu bezahlen hat. Sie beträgt jetzt im Ganzen 515 Mill. Lei (Lei = 1 Franc), doch wird die Schuld regelmäßig amortisirt und die Domänen des Landes repräsentiren einen Werth von ungefähr 400 Mill. mit 20 Mill. Jahresertrag.

Wichtigste Handelsplätze:

In der Walachei: Bukarest (Bukurescht), 160000 Einw., Hauptstadt und Handelsplatz; viele Waarenlager; Handel meist in den Händen von Fremden. Hauptausfuhrartikel: Schafwolle, Häute, Talg, Borsten, Wein, Wachs, Honig und Petroleum. Einfuhrgegenstände hauptsächlich europäische Fabrikate. Ploijeschti, 24000 Einw., berühmte Wollmärkte. Braila, 24000 Einw., Haupthafen an der Donau für die Walachei; Zahl der jährlich verkehrenden Schiffe über 2500; Hauptausfuhrgegenstände die rumänischen Bodenprodukte. Giurgewo, in günstiger Lage, an der Donau, Eisenbahnendpunkt, 11000 Einw., Handel; Spedition. Krajowa, 22000 Einw., treibt lebhaften Handel; meistens Juden.

In der Moldau: Jassy, Hauptstadt der Moldau, 90000 Einw., Eisenbahnlinien; Getreidehandel. Husch, 4000 Einw., Tabakshandel Galatz, wichtige Handelsstadt an der Donau, 36000 Einw., viele Kornspeicher; reiche Bankhäuser; wohlgefüllte Waarenlager; Hauptstapelplatz für die moldau'schen Landesprodukte; Freihafen. Der Handel hängt ab von den Ernteergebnissen. Ausgeführt werden: Weizen, Mais, Roggen, Gerste, Hafer, Bohnen, Hirse, Rübsamen, Leinsamen und Mehl, Salz, Petroleum und Wolle. Fockschani, 20000 Einw., Handel mit Getreide nach Galatz. Okna, berühmte Salzgruben. Roman, 15000 Einw., exportirt Landesprodukte; importirt viel westeuropäische Waaren. Botuschan, 37000 Einw.; wichtiger Handelsplatz; Viehexport nach Oesterreich.

Das europäische Rußland.

Das gesammte russische Reich besteht aus folgenden Theilen:

1. Gouvernement des europäischen Rußland: 4,755173 Quadr.-Kilom.
2. Polnische Gouvernements . . . . . 127316 "
3. Nowaja Semlja (zu Europa gehörig) . 91070 "
4. Kaukasus (zu Asien gehörig)
5. Sibirien nebst Transbaikalien } siehe Asien.
6. Mittelasiatisches Gebiet

Die horizontale Gliederung des Landes zeigt im Norden das weiße Meer, wo die Bucht von Archangel, commerciell wichtig, im Nordwesten den bottnischen Meerbusen mit flachen, sumpfigen Küsten, vor der Küste von Finnland zahllose kleine Inseln; den finnischen Meerbusen. Im Süden das schwarze Meer als Verbindung mit Asien und dem mittelländischen Meere; das asow'sche Meer ist fast ganz abgeschlossen und mit niedrigen Steppenküsten umgeben. Im Südosten zeigt die Küste des kaspischen Meeres ebenfalls flache Steppenlandschaft. Von da läuft die Grenze Europas am Uralflusse und am Ural nach Norden. In Bezug auf seine vertikale Bodengestaltung gehört Rußland zu dem großen sarmatischen Tieflande und ist außerordentlich einförmig. Die östliche Grenze dieses Tieflandes bildet der Ural, von welchem aus flache Landrücken die Tiefebene durchziehen. Dieselbe ist sehr reich be-

wässert; die wichtigsten Ströme sind: der Ural; die Wolga, von den Russen Mutter Wolga genannt, bei Rybinsk für größere Fahrzeuge schiffbar, bei Astrachan mit etwa 60 Mündungen in das kaspische Meer fließend. Sie ist 400 Meilen weit schiffbar und bildet die Lebensader kolossaler fruchtbarer Landestheile. Von ihren Zuflüssen sind die Oka, die Ssura, die Twertza und die Kama die bedeutendsten. In das schwarze und asowische Meer fließen: der Don, von Woronesch ab schiffbar, wenn auch mit Schwierigkeiten; der Dnjepr, gleichfalls schiffbar, wenn auch stellenweise gefährlich, mit der schiffbaren Beresina und Desna und dem ebenfalls schiffbaren Bug; der Dniestr, durchwegs reißender Bergstrom. In die Ostsee münden die Weichsel, wichtig für den Transport von Schiffbauholz, der Niemen, reich an Wasser und schiffbar, die Düna, schwer schiffbar, die Newa, Ausfluß eines Systemes großer Seen, commerciell hochwichtig. In das Eismeer endlich münden die Dwina, fast bis zu ihrer Quelle schiffbar, und die Petschora, wegen ihrer nördlichen Lage nur wenig befahren. Sehr werthvoll für den Verkehr sind die großen Binnenseen: der Ladogasee, allerdings von häufigen Stürmen heimgesucht; der Onegasee, der Ilmensee und der Peipussee. Die natürlichen Wasserstraßen sind durch Canäle in großartiger Weise verbessert worden. Unter diesen Canälen sind besonders wichtig das System von Wischni-Wolotschok, welches die Ostsee mit dem kaspischen Meere vermittelst 76 Seen und 106 Flüssen verbindet und sehr frequent ist; der Marien-Canal verbindet die Newa mit der Wolga, der tichwin'sche Canal Wolga und Ladogasee, der Beresina-Canal den Dnjepr mit der Düna, also Ostsee und schwarzes Meer, deßgleichen der oginskische Canal und der königliche Canal. Das weiße und das kaspische Meer sind verbunden durch den kubenischen Canal und durch den nördlichen Katharinen-Canal.

Die Bevölkerung beträgt im Ganzen 73 Mill., mit Hinzurechnung des asiatischen Rußlands 82 Mill. Einwohner. Sie besteht aus sehr bunt gemengten Nationalitäten, unter welchen jedoch die eigentlichen Russen entschiedene Majorität sind. Die Gliederung der Gesammtbevölkerung nach Ständen ist sehr ausgeprägt: Adel, Geistlichkeit, Bürger und Bauern. Letztere bis 1857 Leibeigene, seitdem in der Emancipation begriffen.

Landwirthschaft. Bei der großen Ausdehnung des Landes ist das Klima sehr mannichfaltig. Die Landwirthschaft in lebhaftem Fortschritte begriffen. Nur die nördlichsten Provinzen, sowie einige der nordwestlichen und mittleren können ihren Getreidebedarf nicht decken. Die meisten Gouvernements produciren Bodenfrüchte weit über Bedarf, namentlich die centralen, die südöstlichen und südlichen. Die wichtigsten Produkte sind Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Buchweizen. Die Gesammtproduktion an Getreide beträgt etwa 460 Mill. Hectoliter, wovon 30 Prozent exportirt werden. Andere Bodenprodukte sind noch der Lein, welcher in großen Massen hauptsächlich aus den nordwestlichen Provinzen ausgeführt wird; Farbpflanzen, Tabak in südlichen Gouvernements, Runkelrüben im mittleren und südlichen Rußland, Gartenbau vorzugsweise im Süden, ebenda auch Obstcultur; Weinbau in den südlichsten Landstrichen, endlich Futter- und Wiesenbau.

Die Viehzucht ist für einen großen Theil Rußlands ungemein wichtig, in den südlichen Steppenlandschaften sogar fast ausschließlicher Erwerbszweig. Man zählt über 16 Mill. Pferde, 23 Mill. Hornvieh, 48 Mill. Schafe, 10 Mill. Schweine. Der ehedem berühmte Waldreichthum ist in rascher

Abnahme, unerschöpfte Bestände nur noch im hohen Norden. Klima und mangelhafte Transportmittel hindern eine ordentliche Waldwirthschaft. Ganz Südrußland ist holzarm, am waldreichsten die nördlichen Provinzen. Die sehr ergiebige Jagd liefert hauptsächlich Pelze; Federn und Felle bilden immer noch einen Handelsartikel. Der Fischfang ist commerciell wichtiger und beschäftigt an den Meeresküsten, an den großen Binnenseen und auf der Wolga eine große Anzahl Menschen. Die nördlichen Meere liefern Stockfische, Lachse, Häringe, die Ostsee deßgl., das schwarze und asow'sche Meer Forellen, Störe, Schollen, Sardellen; die Binnenseen liefern die in den meisten europäischen Süßwassern vorhandenen Fische. Besonders werthvoll sind das kaspische Meer und die Wolga für die Fischerei. Hausenblase und Caviar zum Export.

Bergbau. Auf Metalle wird sehr ausgedehnter Bergbau im Ural getrieben; man gewinnt dort Gold, Kupfer, Eisen, Salz, Stein- und Braunkohlen. Weniger wichtig sind Silber, Platina, Zinkerze, Zinnerze, Kobalt, Arsenik, Chromerze und Petroleum. Die russischen Steinkohlenlager finden sich theils in russisch Polen, an der Grenze von Oberschlesien, sehr reichhaltig; theils in der Umgebung von Moskau; sodann am Westabhange des Ural und in vorzüglicher Qualität im Gouvernemt Tomsk, endlich auch am Donez-Flusse.

Industrie. Sie steht im Allgemeinen noch auf tiefer Stufe, ist zwar künstlich emporgetrieben worden, doch fehlt es an Capital, Credit und an einem reichen Absatzgebiet. Es finden sich viele Fabriken mit nur mittelmäßigen Leistungen. Nur Leder und Leim sind exportfähige Fabrikate. Den Werth der sämmtlichen Fabrikate schlägt man auf 325 Mill. Rubel im Jahre an.

Handel. Der Handel exportirt Rohprodukte und bezahlt mit denselben die Einfuhr ausländischer Fabrikate. Doch ist die Ausfuhr nicht im Stande, die Einfuhr zu decken, so daß sie in Geld resp. mit Schulden bezahlt werden muß. Die russische Ausfuhr dankt ihre jetzige Blüthe dem Baue der Eisenbahnen und einer liberalen Zollpolitik, welche die Einfuhr erleichterte. Die wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr sind: Getreide, hauptsächlich Weizen, Flachs, Hanf, Holz, lebendes Vieh, Viehprodukte, hauptsächlich Wolle, endlich Mineralien. Im Handel mit Europa beträgt (1875) die Einfuhr 504, die Ausfuhr 386 Mill. Rubel. Im Handel mit Asien die Einfuhr 21, die Ausfuhr 11 Mill. Rubel. Die Einfuhr über die europäische Grenze bringt hauptsächlich Baumwolle, Metalle, Thee, Metallwaaren, Maschinen, Getränke, Gespinnste und Gewebe, chemische Produkte, Steinkohlen, Früchte, Mineralöl. Ueber die asiatische Grenze kommen: Thee, Baumwollstoffe, Früchte und Gemüse. Unter den einzelnen Staaten, welche mit Rußland Handel treiben, stehen Deutschland, Großbritannien bei Weitem oben an. Weit geringer ist der Verkehr mit Frankreich, der Türkei, Oesterreich und Nordamerika. Dem ausgedehnten Gebiete entspricht auch ein sehr starker Binnenhandel. Im Allgemeinen ist die Handelsthätigkeit der gewerblichen Produktion gegenüber überwiegend. Wichtig für den Binnenhandel sind die Messen und Jahrmärkte.

Verkehr. Die Landstraßen sind im Allgemeinen schlecht, nur im Winter bei Schlittenbahn gut. Die Eisenbahnen sind in einfachen Formen erbaut, vielfach mit Holzconstruktion. Sie haben im Allgemeinen die Aufgabe, dem auswärtigen Verkehre über die Landgrenze zu dienen und den Seehäfen die russischen Produkte zuzuführen. Das russische Eisenbahnsystem zeigt als eigentliches Centrum Moskau, von wo die Linien bis an die Grenze des Reiches laufen. Ein weiterer nordwestlicher Knotenpunkt ist Petersburg, westlich Dünaburg und Wilna, südlich von Moskau Tula, Orel, Kursk, Charkow.

Die Gesammtlänge der russischen Eisenbahnen beträgt (1877) 20879 Kilom. Die wichtigsten Linien sind: die Petersburg-Warschauer-Linie, die Warschau-Wiener- und die Warschau-Bromberger-Bahn, die Riga-Dünaburg-Bahn mit starkem Transport von Rohprodukten, die Nikolai-Bahn von Petersburg nach Moskau mit starkem Güterverkehr, die Linie von Moskau nach Nischnij-Nowgorod mit starkem Personenverkehr; die große südliche Linie von Moskau zum schwarzen Meere über Kursk in mehreren Zweigen, endlich die finnländischen Bahnen.

Auf Flüssen und Canälen vollzieht sich ein ungemein lebhafter Verkehr, namentlich in Holz und Getreide. Auf der Wolga, Newa, sowie auf verschiedenen anderen Flüssen und auf Binnenseen wird Dampfschifffahrt getrieben. Rußland ist das einzige slavische Land, das eine Handelsflotte besitzt; doch fehlt dem Slaven die seemännische Befähigung. Die Bemannung ist in der Ostsee deutsch oder schwedisch, im schwarzen Meere griechisch. Die Handelsflotte beträgt 1785 Segelschiffe und 151 Dampfer mit zusammen ungefähr 260000 Tonnen. Der Schifffahrtsverkehr zeigt sich am lebhaftesten in den Häfen der Ostsee, wo jährlich über 6000 Schiffe ankommen; in den südlichen Häfen über 5000, im weißen Meere über 800 und im kaspischen Meere über 700.

Die Zahl der Postbureaux beträgt 3412 mit 63 Mill. Briefen und 1488 Mill. Rubel Werthsendungen. Das Telegraphennetz umfaßt 65373 Kil. Linien. Bei der kolossalen Größe des Reiches ist es unmöglich, mit allen bewohnten Gegenden Postverbindungen herzustellen, doch hat man durch Landposten einigermaßen diesem Uebelstande abgeholfen.

Die meisten Handelsstaaten haben mit Rußland Handels- und Schifffahrtsverträge abgeschlossen. Im Zollwesen huldigt man dem Principe der Schutzzölle, nachdem man von dem früheren Prohibitivsystem abgegangen ist. Das Zollwesen ist umständlich und langsam.

Credit, Banken. An Creditanstalten sind hauptsächlich erwähnenswerth die Reichsbank, welche den Notenumlauf des Reiches regulirt, ferner eine große Zahl von Handelsbanken auf Aktien, Creditvereine auf Gegenseitigkeit, Bodencreditanstalten; städtische Communalbanken über 260; Sparkassen u. s. w.

Münze, Maß und Gewicht, siehe den entspr. Abschnitt.

Finanzen. Ueber die Finanzen werden erst seit kurzer Zeit Veröffentlichungen gemacht. Einnahme und Ausgabe sind seit längerer Zeit bedeutend im Steigen, doch wachsen die Einnahmen rascher als die Ausgaben. Die wichtigsten Einnahmen sind die Getränkesteuer und die Kopfsteuer. Der Ertrag des unmittelbaren Staatseigenthums ist gering, Post und Telegraph liefern noch keinen nennenswerthen Reinertrag. Die Staatsschuld beträgt (1876) 2524 Mill. Rubel, welchen Activausstände von 707 Mill. gegenüberstehen. Die Urtheile über die russischen Finanzen sind getheilt, doch sind die Zustände keineswegs ohne Hoffnung und hat Rußland namentlich seine Verpflichtungen gegen auswärtige Gläubiger immer erfüllt.

Wichtigste Handels- und Industrieplätze:

In Großrußland: Moskau, die alte vormalige Hauptstadt, 601963 Einw., an der Moskwa. Erste Fabrikstadt des Reiches. Baumwollspinnereien, Wollwäschereien, Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, Fabriken für Seiden- und Halbseidenzeuge, Tuch-, Band-, Hut-, Siegellack-, Lackwaaren-, Tapeten-, Handschuh-, Wachslichter-, Leder- und Saffianfabriken, Fabriken für Wollen-

und Baumwollenzeuge, Bleichen und Färbereien, Seifensiedereien, Stearinlichterfabriken, Fabriken für chemische Erzeugnisse, für Arbeiten aus unächtem Gold und Silber, Goldgespinnst und Cantilen, für Gold- und Silberstoffe, für Silbersachen, Bleistift-, Stecknadel- und Maschinenfabriken u. dergl. m. Etwa 550 Fabriken, über 600 Kaufläden, 360 Magazine, 220 Comptoirs. Der Handel umspannt das ganze russische Reich und hat Verbindungen mit Paris, Marseille, Bordeaux, London, Hamburg, Leipzig, Wien, Teheran, Buchara und Peking, unterstützt durch das Eisenbahnnetz, dessen Hauptknotenpunkt Moskau. Dieser Handel hat ungeheuren Reichthum in der Stadt aufgehäuft. Bank an Bank drängt sich in den Straßen. Twer, 38248 Einw. an der Wolga, Twerza und Tmaka. Viele Fabriken, Handel. Torshok, an der Twerza, 12910 Einw., sehr betriebsam. Sattler- und Schuhwaaren, gestickte Schuhe. Wyschni-Wolotschok, 17408 Einw., an dem berühmten Canalsystem gleichen Namens. Wichtiger Stapelplatz. Rostow, 9683 Einw., Handel, Jahrmarkt. Rybinsk, an der Wolga, 15407 Einw., der bedeutendste Flußhafen Rußlands. Kostroma, an der Wolga, 27168 Einw., Leder- und Leinenwaaren. Wladimir, 16422 Einw., sehr industriell. Nischnij Nowgorod auch Nischegorod, 44190 Einw., der merkwürdigste unter den russischen Handelsplätzen, zwischen Oka und Wolga. Außerordentlich weite Verzweigung der Verkehrswege: Eisenbahn nach Moskau, Wasserstraßennetz schon oberhalb Nischnij sehr ausgedehnt, wo Wolga, Sheksna und Oka von Dampfern befahren werden, noch großartiger unterhalb Nischnij, wo auch die Kama, die Bjelaja von Dampfern befahren werden. Wie Strahlen laufen nach allen Richtungen die Wasserstraßen; von Norden bringen sie Holz und Pelzwaaren, von Nordwesten führen sie aus den baltischen Häfen, namentlich aus Petersburg, Colonialwaaren und Industrieprodukte heran; von Osten bringt die Kama Thee, Pelzwaaren, Eisen, mineralische Schätze des Ural; von Süden führt die Wolga Getreide, Produkte Turans, Persiens, Armeniens und des Kaukasus herauf. Auf dem Don kommen die Weine und Felle Südrußlands; von Moskau per Bahn und auf der Oka Fabrikate und andere Produkte von Inner-Rußland und Westeuropa. Die Messe von Nischnij im Juli und August ist der Hauptplatz für den Landhandel zwischen Europa und Asien. Der Ausfall der Ernte ist auf den Gang der Geschäfte von großem Einflusse. Das Jahr durch besucht über 1 Mill. Menschen den Platz: Russen, Tataren, Westeuropäer, Einwohner von Turkestan, Perser, Armenier. Der wichtigste unter den asiatischen Artikeln ist der Thee, welcher die Meßpreise regulirt. Ausfuhrartikel nach Asien sind meist russische Fabrikate. Die Messe von Nischnij macht nahezu 5 % des russischen Handels mit Westeuropa aus, beherrscht dagegen den kontinentalen Handel Rußlands mit Asien vollständig. Rjäsan, 19990 Einw., Metallwaarenindustrie. Tula, 57374 Einw., viele Fabriken; berühmte Gewehrfabrik; Metallwaaren, deßhalb das russische Lüttich genannt. Kaluga, 38608 Einw., Leder- und Segeltuch. Tambow, 26403 Einw., Talgschmelzereien; berühmte Jahrmärkte. In der Umgebung Fabriken. Koslow, 25522 Einw., Talgschmelzereien. Woronesh, 44955 Einw., Fabriken für Tuch, Leder, Talg; bedeutender Handel nach Sibirien. Kursk, 31754 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, Fabriken. Orel, Eisenbahnknotenpunkt, 44281 Einw., Gerbereien, Talgsiedereien und Leimsiedereien, Kornhandel. Brjansk, 14657 Einw., Handel mit Getreide, Hanf. Jeletz, 30540 Einw., Mehl, Viehhandel. Smolensk, 24332 Einw., Getreidehandel. Pskow, 18331 Einw., Fabriken, Jahrmarkt, Handel mit den Ostseehäfen in Flachs. Nowgorod, am Ilmen-

see, 17093 Einw., Hauptstapelplatz für den nordischen Handel zur Zeit der Hansa. Archangelsk, 19540 Einw., Zuckersiedereien und Seilerwerkstätten, ausgedehnter Handel, Jahrmarkt, Exportartikel: Getreide, Leinsaat, Flachswaaren, Theer, Matten, Bau- und Werkholz. Die „Weißes-Meer-Compagnie“ treibt Dampfschifffahrt auf der Dwina und Wallfischfang. Wologda, 17322 Einw., Hauptstapelplatz zwischen Nowgorod und Nordasien. Ustjug-Welikji, 7792 Einw., an Suchona und Jug, Stapelplatz für Holzwaaren. Ein Hauptsitz des Pelzhandels.

In Ostrußland: Perm, 22288 Einw., an der Kama, viele Fabriken und lebhafter Handel. Jekatarinburg, 25133 Einwohner, große Eisenhütten, Kupferschmelze, Gesteinsindustrie, Goldwäschen. In der Umgebung namhafte Bergwerke und Eisenproduktion. Wjatka, 21241 Einw., Flachshandel. Kasan, 86262 Einw., Ledergerbereien und Seifensiedereien, Eisenwaaren-, Seifen-, Tuch-, Kattunfabriken, Handel nach Vorderasien, Waarendepot zwischen Sibirien, Mittelasien und Europa. Pensa, 30462 Einw., viele Fabriken, Jahrmarkt. Ssimbirsk, 26822 Einw., Jahrmarkt, Schifffahrt, Fischerei in der Wolga. Ssamara, 51947 Einw., Jahrmärkte, Getreide in großen Mengen ausgeführt und verladen. Orenburg, 35623 Einw., für den Handel wichtig als der am weitesten gegen Südosten vorgeschobene Ausgangspunkt nach Asien, Sammelplatz für die Karawanen aus Turkestan und der Kirgisensteppe. Ufa, an der Bjelaja, 20917 Einw., sehr industriell. Ssaratow, 85320 Einw., Fabriken für Seiler- und Thonwaaren, Jahrmarkt, viele deutsche Einwohner. Haupthandelsartikel Salz aus dem Eltonsee. Astrachan, 48220 Einw., eine der reichsten und wichtigsten Städte Rußlands. Bunte Bevölkerung von Russen, Tataren, Persern, Armeniern. Schiffbau, Färberei, Seidenwaaren, Pferdeleder, Talg- und Thransiederei, Seifenfabrikation u. a. Weit wichtiger Handel und Fischerei. Das kaspische Meer ist noch 66 Kilom. von der Stadt entfernt. Dampfschiffcourse die Wolga aufwärts, auch nach Süden hin zu den Uferplätzen des kaspischen Meeres. Ausfuhrgegenstände Fische und Fischprodukte. Neben Neufundland großartigste Fischerei der Welt, Caviarbereitung. Haupthandelsplatz zwischen Rußland und Persien.

In Klein-Rußland: Charkow, 81028 Einw., Pferdemärkte. Krementschug, 30472 Einw., Fabriken; Handelsstadt; Dampfschiffstation. Kijew, 79773 Einw., treibt lebhaften Handel; Jahrmarkt; starker Getreideverkehr; Zuckerindustrie; Zuckerhandel. Eine Dampfschifffahrtsgesellschaft befährt den Dnieper.

In Südrußland: Jekaterinoßlaw, 24267 Einw., gewerbfleißig, Dampferstation. Bachmut, 17999 Einw., viele Fabriken; große Talgschmelzen; handelt lebhaft mit Vieh. In der Nähe Kohlengruben. Rostow, 44453 Einw., mit 2 Jahrmärkten; Zweigbahn nach Asow. Taganrog, am Asow'schen Meere, 48186 Einw., sehr gewerbfleißig und einer der wichtigsten Handelsplätze Rußlands. Die übrigen Häfen dieses Meeres sind Mariupol, Berdjansk, Eisk, Jonitschensk. Ssimferopol (Akmeschtt), 17129 Einw., Stapelplatz der Krim'schen Waaren. Ssewastopol, wichtiger Seehafen, 13259 Einw. Feodosia (tatarisch Kefe), das alte Kaffa, 8482 Einw., Hafen; große Magazine; Karawanenzüge. Kertsch-Jenikale, zusammengehörige Nachbarstädte an der Straße von Kertsch, 22449 Einw., mit beliebtem Hafen. Cherson, Seehafen, 46320 Einw., Schiffswerfte; Fabriken. Nikolajew, 73681 Einw., Seehafen; Hauptstation der Flotte des schwarzen Meeres;

Fabriken. Odessa, bedeutender Seeplatz am schwarzen Meere, 139462 Einw., Bevölkerung sehr bunt; Fabriken für Tuch, Baumwoll- und Seidenstoffe, Seifen- und Seilerwaaren. Wichtiger der Handel. Odessa ist der bedeutendste Handelsplatz in der Nähe der Donaumündungen; Hauptmarkt für die Bodenprodukte des sarmatischen Tieflands nach Süden zu; Getreide, Flachs, Bauholz, Talg sind die wichtigsten Ausfuhrgegenstände. Weizenspekulation ist die Seele dieser Stadt. Auch in Caviar, Pökelfleisch, Hausenblase lebhafter Umsatz. Odessaer Eisenbahn; 5 Bahnhöfe; Seehafen bei Südost- und Ostwinden unsicher; regelmäßige Dampferfahrten. Kischenew, 102427 Einw., Fabriken.

In Westrußland: Kamenez-Podolsk, 22611 Einw., Fabriken. Balta, Eisenbahnknotenpunkt, 18842 Einw., Viehhandel nach Oesterreich ꝛc. Minßk, 35563 Einw., Knotenpunkt von 4 Bahnlinien. Grodno, am Niemen, 31060 Einw. Brest-Litowsk, Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlinien am Bug, 22123 Einw. Kowno, 33050 Einw., Handel nach Deutschland. Wilna, 64217 Einw., Knotenpunkt von 4 Bahnlinien; Handel. Mohilew, 40431 Einw., Fabrikthätigkeit. Witebsk, 31182 Einw., sehr industriell. Dünaburg, Knotenpunkt von 4 Bahnlinien an der Düna, 29462 Einw., Handel.

In den Ostseeprovinzen: St. Petersburg, 667963 Einw., an der Newa. Spiegel-, Krystall- und Porzellanwaarenfabriken, Baumwollspinnereien und Webereien, Leder-, Seiden- und Leinenfabriken, Eisengießereien und Maschinenbau. Der Handel erstreckt sich nicht allein über das ganze russische Reich, sondern auch weit nach Westen hin. Exportirt hauptsächlich Flachs, Hanf und Flachsheede, Chromerz, Tauwerk, Pottasche, Talg, Oel und Fette, Knochen, Wolle und Borsten, Leinsaat, Getreide, Mehl, Holz, Matten. Eingeführt werden: Baumwolle, Baumöl, Salz, Indigo, Kaffee, Eisen, Wein u. s. f. Der Handel benützt im Sommer hauptsächlich die Wasserstraßen, im Winter die Schlittenbahn. Eisenbahn-Verbindungen; Dampferverbindungen. Narwa, 6482 Einw., Seehandelsplatz; Fischerei. Reval, 31400 Einw., Handel sehr zurückgegangen; Speditions- und Stapelplatz. Riga, wichtiger Seeplatz am gleichnamigen Meerbusen, 99892 Einw., zweiter Handelsplatz des Reiches; Börse, Banken. Export zur See 40 Mill. Rubel: Flachs, Hanf, Leinsaat, Getreide, Holz. Beim Import sind Hauptartikel: Salz, Häringe, Colonialwaaren, Holz. Dampferverbindungen nach den Ostseehäfen. Dorpat, 20540 Einw., Tuchfabrikation. Pernau, Seeplatz, 9568 Einw. Mitau, 22185 Einw., gewerbsthätig. Libau, 10767 Einw., Hafen; Seehandel; exportirt Holz, Flachs, Getreide, Felle. Windau, See- und Handelsstadt an der Ostsee; 4108 Einw.

Im Großfürstenthum Finnland: Wiborg, 13466 Einw. Helsingfors, 32113 Einw., Handels- und Kriegshafen. Abo (finnisch Turku), 19793 Einw., Schiffbau; Handel; Dampferverbindung. Björneborg, 6959 Einw., Fabriken; Handel; Bauholz nach England. Uleaborg, 7288 Einw., nächst Abo der bedeutendste Handelsplatz in Finnland.

Im Königreich Polen: Warschau (polnisch Warszawa), am linken Weichselufer, 297090 Einw., ansehnliche Industrie in plattirten Waaren, Teppichen, Tapeten, Tuch; Handel; Banken; Wollmarkt. Kalisch, 16957 Einw., bedeutende Tuchfabrikation. Lublin (Ljublin), 26708 Einw., treibt starken Wein- und Getreidehandel; Messen. Plotzk, 19189 Einw., Handel. Lodz, 39078 Einw., sehr gewerbthätig; Leinwebereien, das „Polnische Manchester“.

Asien.

Der ganze Welttheil ist schwerfällig; nur im Süden mit reicher Küstenentwickelung. Die colossalen Massenerhebungen seiner Gebirge, welche zwischen rauhe Hochländer eingelagert sind, liegen als mächtig trennendes Hinderniß zwischen dem Osten und Westen, dem Norden und Süden. Im Westen finden sich zahlreiche Fäden, welche das asiatische Wirthschaftsleben mit dem europäischen verknüpfen; im Süden dringt europäischer Einfluß von den Küsten aus landeinwärts; ebenso im Osten. Die Ausdehnung des Continents über so viele Breitegrade verschafft ihm die reichste Mannigfaltigkeit an klimatischen Lagen und Bodenprodukten; die großen Gebirgssysteme entsenden mächtige Ströme, welche bis tief in das Innere der Länder Verkehrswege bieten. Dieselben Gebirge scheiden auch die großen Völkerschaften des Welttheils, welche so ungemein verschiedene Culturverhältnisse aufweisen. Einzelne dieser Völkerschaften stehen heute noch auf der tiefen Stufe rohen Jäger- und Fischerlebens; andere bewohnen als Nomaden mit ihren Heerden die ausgedehnten Gebiete Centralasiens; wieder andere zeigen eine alte und hochentwickelte, wenn auch seit Jahrhunderten erstarrte Cultur.

Das asiatische Rußland

zerfällt jetzt in drei Hauptbestandtheile. Statthalterschaft Transkaukasien mit 447644 Quadr.-Kilom. und 4,893000 Einwohner. Sibirien, 12,495109 Quadr.-Kilom. und 3,405000 Einwohner, Centralasien, 3,380586 Quadr.-Kilom. und 4,490000 Einwohner. Dieses ausgedehnte Gebiet weist eine große Mannigfaltigkeit der Bodengestalt, des Klimas unp der Produkte auf. Der ganze Norden hat arktische Natur und ist fast durchgehends Flachland; im Süden dagegen, namentlich in Turkestan, gedeiht die Baumwolle und die Weinrebe. Die Hauptgebirgssysteme des russischen Asiens sind der Kaukasus im Westen und der Altai mit seinen mannigfachen Verzweigungen im Osten. Die Bewässerung des kolossalen Gebietes ist eine sehr reichliche. Die Meerestheile im Norden sind zwar für die Schifffahrt vollständig unbrauchbar, im Süden bilden das kaspische Meer und der Aralsee Binnenwasserstraßen, im Osten die Küste des stillen Oceans. Die großen Ströme Sibiriens sind für die Schifffahrt verhältnißmäßig wenig brauchbar, weil ihre Mündungen dem Eismeere angehören. Die wichtigsten unter ihnen sind der Obi mit dem Irtysch, welcher für Westsibirien als stark benutzte Wasserstraße werthvoll ist, der Jenisei mit der aus dem Baikalsee kommenden Angara, gleichfalls als Wasserstraße benützt; die Lena, ungemein fischreich mit zahlreichen Zuflüssen. Im Osten des Gebietes der Amur, gleichfalls von Dampfern befahren, mit einigen wichtigen Zuflüssen. Im Süden des asiatischen Rußland ist der Jaxartes werthvolle Wasserstraße nach dem Inneren Asiens.

Produkte. Ackerbau wird hauptsächlich im westlichen Sibirien getrieben, ist jedoch keineswegs Haupterwerbszweig des kolossalen Gebietes, wie überhaupt der Anbau des Bodens noch sehr zurück ist. Weit wichtiger die Viehzucht der nomadisirenden Völkerstämme. Es sind im Norden das Rennthier und der Hund, im Süden das Kameel, welche als einheimische Transportthiere in der Volkswirthschaft des russischen Asien eine Hauptrolle spielen. Die nördlichen Ebenen und Wälder sind ungemein reich an Pelzthieren (Hermelin, Zobel, Bären, Füchse, Marder, Eichhörnchen u. s. f.). Ein großer Theil Sibiriens ist auch noch mit werthvollen Waldungen bestanden. In großartigem Maßstabe wird die Fischerei getrieben, so ist namentlich der Baikalsee und die Küstenströme Ostsibiriens außerordentlich reich an Lachsen. Der größte Reichthum des russischen Asien dagegen besteht in nutzbaren Mineralien, namentlich im Altaigebirge, wo Gold, Silber, Platina, Kupfer und andere werthvolle Mineralien gefunden werden. Im sajanischen Gebirge und an der Tunguska sind höchst werthvolle Graphitlager; Steinkohlen in Turkestan und in Sibirien; fossiles Elfenbein (Mammuthzähne) an den Mündungen der sibirischen Flüsse.

Die **Industrie** Sibiriens befindet sich noch in der Kindheit; in den Städten Turkestans ist dagegen eine einheimische Industrie, freilich zumeist bloß Handwerksbetrieb vorhanden. Werthvoll namentlich Lederwaaren und Baumwollstoffe.

Verkehr. Die Verkehrsmittel entsprechen noch keineswegs der kolossalen Ausdehnung des Gebietes; bis jetzt ist im russischen Asien eine einzige kleine Eisenbahn vorhanden, die Linie von Poti nach Tiflis. Sie soll zunächst zum kaspischen Meere fortgesetzt werden. Da auf letzterem schon seit langer Zeit Dampfer verkehren, werden Eisenbahnen und Dampfschiffsverkehr sich hier gegenseitig unterstützen. Weitere Eisenbahnen des russischen Asien sind erst Projekte, so namentlich eine Bahn vom kaspischen Meere zum Aralsee, ferner eine sibirische Bahn, welche vom Ural aus nach Asien eindringen sollte. Vorläufig sind die großen Ströme, wenn auch im Winter viele Monate lang mit Eis bedeckt, doch schon von Schleppdampfern befahren, so der Obi und der Irtysch; aus dem Baikalsee fährt man auf der Angara bis Irkutsk; auch auf den oberen Zuflüssen des Amur verkehren schon Dampfer. Ebenso auf den einsamen Gewässern des Aralsees und den Jaxartes aufwärts bis Chodjend. Für die nördlichen Theile Sibiriens bietet im Winter die Schneefläche eine gute Bahn, welche von Rennthier- und Hundeschlitten befahren wird; in der schneefreien Zeit dagegen sind ausgedehnte Gebiete Sibiriens sogenannte Tundra, d. i. Moossteppe, sumpfig und für den Verkehr fast unzugänglich. In den südlichen Steppen ist das Kameel werthvolles Lastthier. Eine große Landstraße durchzieht das asiatische Rußland von Jekaterinburg über Tobolsk, Tomsk bis Irkutsk. Sie bezeichnet die Linie, auf welcher dereinst die große sibirische Eisenbahn den Verkehr aus Europa bis an das chinesische Meer vermitteln soll. Eine große Telegraphenlinie läuft jetzt schon durch den ganzen Continent von der Ostsee bis an den stillen Ocean zur Amurmündung. Der Handel im russischen Asien ist in steter Zunahme und macht namentlich Hauptfortschritte in Centralasien, wo, wie in der Politik, so auch im Handel, englischer und russischer Einfluß concurriren.

Münze, Maß und Gewicht sind fast im ganzen asiatischen Rußland die russischen.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

In Transkaukasien: Tiflis, 61600 Einw., am Kaukasus; wichtiger Handelsplatz zwischen Rußland, der Türkei und Persien; Eisenbahnendpunkt; treibt nach Norden Handel über den Kaukasus mit Rußland, nach Südosten mit dem persischen Handelscentrum Täbris; Eisenindustrie; in der Umgebung, Wein- und Seidencultur. Der größte Theil des Handels ist in Händen von Armeniern. Baku, 15600 Einw., auf der Halbinsel Abscheron, in günstiger Handelslage, mit berühmten unerschöpflichen Naphtaquellen, aus welchen Erdöl exportirt wird. Unter den kaukasischen Handelsplätzen am schwarzen Meere ist Poti als Eisenbahnendpunkt erwähnenswerth. Derbent, Küstenstadt in Dagheſtan, 15200 Einw., handelt mit Bodenprodukten. In der Nähe ein Hauptpaß über den Kaukasus.

In Sibirien: Tobolsk, 18500 Einw., am Zusammenfluß des Tobol und des Irtysch; treibt Schiffbau, Leder- und Talgfabrikation, lebhaften Transithandel nach Sibirien und China, und Pelzhandel. Omsk, 20000 Einw., wichtiger Stapelplatz. Barnaul, in der Steppe der Barabinzen, wichtigster Bergwerksplatz von Sibirien, 13500 Einw., große Gold- und Silberschmelzen. Semipalatinsk, 10000 Einw., sehr wichtig für den Handel mit Centralasien; im Winter lebhafter Verkehr auf der Schlittenbahn, im Sommer mit Kameelkarawanen, welche aus Centralasien Lammfelle, Häute und Kameelhaare hieher bringen und russische Fabrikate mitnehmen. Tomsk, am Tom, 20000 Einw., lebhafter Handelsplatz mit großem Bazar; nächst Irkutsk die wohlhabendste Stadt Sibiriens. Irkutsk, 32800 Einw., an der Angara unweit des Baikalsees, hat lebhafte Tuchindustrie und ist ein Haupthandelsplatz für den Verkehr mit China, treibt ansehnlichen Pelzhandel. Gegen die chinesische Grenze zu Kjachta, als Grenzstation gegen die Mongolei, mit sehr lebhaftem Handel nach China, namentlich in Pelzwerken und Thee. Jakutsk, an der Lena, 4600 Einw., Hauptstation des Pelzhandels. Ochotsk, kleiner Hafenort am ochotskischen Meere; treibt Walfischfang; jetzt überflügelt durch die Amurhäfen; deßgleichen Petropawlowsk, auf Kamtschatka, 11400 Einw.; wichtigster Hafen der Halbinsel. Nertschinsk, 3700 Einw., in einem reichen Bergwerksgebiete mit großen Silbergruben. Nikolajewsk, am Amur, 5500 Einw., Hauptexporthafen für die Produkte des Amurgebietes; der Hafen jedoch das halbe Jahr hindurch mit Eis bedeckt. Blagowjeschtschensk, 2000 Einw., Handel mit der Mandschurei. Hiezu an der mandschurischen Küste noch einige kleinere Häfen, die jedoch wichtig werden können.

In russisch Turkestan: Taschkend, 80000 Einw., eine der wichtigsten Handelsstädte Centralasiens mit vorzugsweise muhamedanischer Bevölkerung, aber jetzt schon Sitz russischer Kaufleute. Treibt bedeutenden Transithandel und ist Mittelpunkt eines lebhaften Karawanenverkehres. Chodjend, 20000 Einw.; in der Umgebung starker Anbau von Reis, Baumwolle und Indigo, Südfrüchten; treibt Karawanenhandel. Samarkand, 30000 Einw., einst eine der glänzendsten Städte Asiens, jetzt noch wichtiger Platz für den turkestanischen Handel; sehr gewerbfleißig, fabrizirt Seide und Baumwollzeuge, Seidenpapier und Leder. Ili (Kuldscha), am Flusse Ili in der Dsungarei, blühende Colonie; hauptsächlich Viehzucht.

Die asiatische Türkei

besteht aus Kleinasien, Syrien, mehreren Inseln, Armenien, Kurdistan, Irak Arabi (Mesopotamien), Arabistan (Hedschas). Zusammen 35000 Quadr.-Meilen und 13 Mill. Einw.

1. Das eigentliche Kleinasien oder Anatolien (auch Anadoli genannt) durchgehends Gebirgsland ohne schiffbare Flüsse, liefert Holz, Baumwolle, Galläpfel, Droguen, Gummi, Saffran, Knoppern, Krapp, Wolle, Opium, Oelsaat, Schwämme, Seide und Anderes. Ist auch außerordentlich reich an mineralischen Schätzen, die aber nur wenig ausgenützt werden: Gold, Silber, Kupfer, Steinkohlen, Eisen, Blei, Schwefel, Meerschaum, letzterer wichtiger Handelsartikel. Die wichtigsten Handelsplätze in Kleinasien sind: Smyrna, am gleichnamigen Golf des ägäischen Meeres, alte und wichtige Handelsstadt mit 160000 Einw., von den Türken Ismir genannt. Industrie noch unbedeutend; Handel aber großartig und vielfach von ansäßigen europäischen Kaufleuten betrieben. Zu Lande kommen durch zahlreiche Karawanen die kleinasiatischen Artikel: Baumwolle, Opium u. s. f. Südfrüchte in großen Mengen. Auch die Euphrat-Länder und Persien senden ihre Karawanen. Zur See kommen die Fabrikate aus Europa. Die kurzen Eisenbahnlinien Smyrna-Aidin und Smyrna-Kassaba erleichtern die Zufuhr aus und nach dem Innern. Regelmäßige Dampferverbindung mit europäischen Häfen. Brussa, 70000 Einw., am Marmara-Meer; treibt blühende Seidenweberei, Weinbau; Meerschaumindustrie und lebhaften Handel mit Konstantinopel. Skutari, 80000 Einw., am Bosporus gegenüber Konstantinopel, treibt lebhaften Handel mit diesem. Sinope, 10000 Einw., wichtiger Seehafen am schwarzen Meere, Dampferverbindung. Samsum, ebenfalls Hafenplatz am schwarzen Meere. Endpunkt vieler kleinasiatischer Karawanenstraßen. Trapezunt (Trebisonde), 50000 Einw., Handelshafen am schwarzen Meere. Ausgangspunkt der Karawanen aus Armenien und von Persien, sehr wichtig für letzteres, welches auf diesem Wege seine Rohstoffe versendet, lebhafter Dampfschiffverkehr. Trapezunt erleidet jetzt gefährliche Concurrenz durch den russischen Hafen Poti und durch die dort ausgehende Eisenbahn. Adalia, wichtiger Hafen Anatoliens an der Mittelmeerküste, 13000 Einw., Dampfschiffverbindung, Holzexport, Handel mit Südfrüchten. Im Innern von Anatolien: Konia, 50000 Einw., Stapelplatz, Karawanenhandel. Angora, 30000 Einw., Handel mit Angora-Wolle 2c. Amasia, 25000 Einw., Wein- und Tabakhandel, Seidenindustrie. Tokat, 35000 Einw., Karawanenhandel, gewerbfleißig, Baumwoll-, Seiden-, und Teppichfabrikation. Sivas, 40000 Einw., Karawanenhandel. Deßgleichen Karahissar, 32000 Einw., lebhafte Opiumcultur. Kjutahia, 50000 Einw., Baumwollindustrie und Opiumcultur.

Die Insel Cypern mit 200000 Einw., der syrischen Küste gegenüber, treibt Ackerbau, Baumwollcultur, Anbau von Krapp, Tabak, Oliven und Südfrüchten, berühmt der Cyperwein. Hauptstadt Nikosia, wichtiger als Handelsplätze: Larnaka und Famagusta an der Küste.

Insel Rhodus, 27000 Einw., sehr herabgekommen, exportirt Rosinen, Seide und Sesam. Hauptplatz Rhodus mit 20000 Einw. und großem Hafen.

Die Insel des Archipelagus: Tenedos, Lesbos (Mytilene), Chios, Samos, Patmos, Kalymne, Kos, Stampalia, Thaso. Hauptprodukte: Holz, Getreide, Wein, Südfrüchte, Honig, Oel, Seide, Schwämme. Seehandel.

Syrien mit Palästina. Sehr wichtiges Küstenland, durch welches immer lebhafter Handelsverkehr vom mittelländischen Meere nach Asien getrieben ward. Liefert, soweit es fruchtbar ist, Getreide, Sesam, Oliven, Südfrüchte, Zuckerrohr, Reis, Tabak, Cochenille, Krapp, Galläpfel, vorzügliche Baumwolle; starke Viehzucht: Büffel, Kameele, Schafe, berühmte Pferde. Handelsplätze: Tarsus, 10000 Einw. Adana, 20000 Einw. Die ganze Umgebung treibt Baumwollcultur. Alexandrette (Iskanderun), kleiner Hafen. Aleppo (Haleb), 70000 Einw., wichtiger Stapelplatz für den europäisch-asiatischen Handel; blühende Industrie in Brokat und Seidenstoffen, nächst Smyrna der wichtigste Handelsplatz der asiatischen Türkei; Hauptniederlage von europäischen, türkischen und persischen Waaren. Antakie (Antiochia), am Orontes, 6000 Einw., sehr zurückgegangen. Latakie (Latakia), 10000 Einw., Hafenstadt am Mittelmeere mit starkem Tabakexport. Tripolis (Tarablus), 17000 Einw., Hafenstadt am Mittelmeer, exportirt Schwämme, Oel, Früchte, Tabak u. dergl. Beirut (Berytus), wichtigste Seestadt Syriens mit Hafen; in lebhaftem Aufschwung; fabrizirt Baumwollwaaren, Silberdraht; exportirt Seide und treibt Karawanenhandel nach Damaskus. In der Umgebung Anbau von Seide, Baumwolle und Tabak. Damaskus, 150000 Einw., im Inneren des Landes; bedeutendste Fabrik- und Handelsstadt Syriens, in prachtvoller, fruchtbarer Ebene; sehr wichtiger Knotenpunkt für den Karawanenhandel; blühende Industrie: Seife, Teppiche, Zelte, Lederwaaren, Gold- und Metallarbeiten, blanke Waffen, Rosenessenz. In der Umgebung Oel- und Getreidebau. Saida (Sidon) und Sur (Tyrus), die alten Phönizierstädte, sind jetzt kleine Hafenorte. Auch Akka (Askalon) sehr herabgekommen. Jaffa oder Joppe, 7000 Einw., Hafen für Jerusalem. Jerusalem, 28000 Einw., commerciell unbedeutend, mit geringer Industrie. Gaza, alte Stadt der Philister, 15000 Einw., Handel mit Landesprodukten; Karawanenzüge nach Arabien.

In Armenien und Kurdistan, beide rauhe und kalte Gebirgsländer, nach dem Euphrat und Tigris abgedacht, vorzugsweise Durchgangsländer für den Handel zwischen Persien und dem schwarzen Meere, Ackerbau unbedeutend, Viehzucht wichtiger; auch mineralische Produkte vorhanden. Erzerum, 60000 Einw.; sehr herabgekommen; Haltpunkt für Karawanen im Durchzug von Persien zum schwarzen Meere. Wan, 25000 Einw. Diarbekr, am Tigris, 40000 Einw., wichtigste Handelsstadt Kurdistans mit starkem Karawanenhandel. Urfa, 40000 Einw., Karawanenhandel.

Irak Arabi (El Dschesireh, Mesopotamien), großen Theils wüst, von Nomaden bewohnt, treibt Viehzucht. Mossul, am Tigris, 40000 Einw., ehedem eine sehr blühende Stadt, liefert Kupfer, Baumwoll- und Lederwaaren, Muslin, und ist noch Stapelplatz für türkische und persische Waaren. Bagdad, am Tigris, 40000 Einw., fabrizirt Leder-, Seiden-, Woll- und Baumwollwaaren, Teppiche und Shawls; Hauptniederlage europäischer, indischer, persischer und arabischer Waaren; indische Waaren kommen über Basra und gehen den Tigris aufwärts; Dampfschifffahrt. Basra (Balsora), 15000 Einw., am vereinigten Euphrat und Tigris; Hafen für Bagdad; Dampfschifffahrt; treibt Verkehr mit Indien.

Arabien. Großentheils wüst, fast ohne alle Bewässerung, aber trotzdem nicht ohne werthvolle Erzeugnisse. Angebaut werden Getreidearten, Wein, Datteln, Kaffee. Von sonstigen Produkten: Balsam, Weihrauch, Gummi und

Droguen. Ungemein werthvoll die Pferdezucht, doch kommt das edle arabische Vollblut aus seiner Heimath nicht leicht in den Handel; exportirt werden nur Thiere zweiten Ranges. Auch die Zucht von Kameelen, Schafen und Ziegen wichtig. Die Industrie ohne Bedeutung, lediglich Hausindustrie. Der Handel nicht unbedeutend und von den für die Schifffahrt sehr begabten Arabern nach Indien wie an die afrikanische Ostküste lebhaft betrieben. In politischer Hinsicht ist nur der Westen und der Norden dem osmanischen Sultan unterworfen. Im Inneren eine Menge kleinerer Stämme von unabhängigen Scheiks patriarchalisch regiert; am indischen Meere hat der Iman von Maskat ein selbstständiges und geordnetes Staatswesen. Die wichtigsten arabischen Handelsplätze sind: Maskat, am indischen Meer, 40000 Einw., bedeutende Handelsstadt, deren Flotte weite Fahrten nach Indien und Afrika unternimmt. Makallah, 7000 Einw., wichtigster Handels- und Hafenplatz in Hadramaut; exportirt Weihrauch und Gummi. Sana, 40000 Einw., im Innern, Handel mit Landesprodukten, Kaffee, Datteln, Tabak. Dschidda, Hafen von Mekka, am rothen Meer; Durchzugsplatz der Mekkapilger und sehr wichtiger Seeplatz; auch Dampferstation. Mekka, heilige Stadt und hochberühmter Wallfahrtsort, wo die jährlich eintreffenden Pilgerkarawanen auch eine lebhafte Handelsthätigkeit entfalten. Mokka, Hauptausfuhrplatz für die beste Sorte des arabischen Kaffees, von dem jedoch nur sehr wenig in den Handel kommt. Aden, britische Besitzung mit 40000 Einw., sehr wichtiger Platz, von welchem aus England den Handel im rothen und indischen Meere beherrscht; Kohlenstation und Haltpunkt der indischen Dampfer am Ausgang des rothen Meeres.

Persien.

Etwa 1,650000 Quadrat-Kilom. mit 6—7,000000 Einw. Hochland, rings von Gebirgen umgeben, in der Mitte vielfach wüst, schlecht bewässert, doch mit einigen sehr fruchtbaren Thälern und Gebirgsabhängen. Das Klima sehr excessiv. Das Land ist von seiner ehemaligen Höhe tief herabgesunken, die ganzen wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse zerrüttet.

Produktion. Die Landwirthschaft ist Haupterwerb, wird aber in sehr primitiver Weise betrieben (Hungersnoth). Außer den gewöhnlichen Getreidearten und Hülsenfrüchten auch Gemüse, Küchengewächse, Handelspflanzen, Garten- und Südfrüchte. Auch die Seidenproduktion ist bedeutend. Deßgleichen die Viehzucht, die außer den europäischen Thiergattungen auch Kameele erzeugt. Ausgeführt werden sie nur wenig. Der Fischfang ist wichtig im kaspischen Meere, wo er von russischen Fischern pachtweise betrieben wird. Sehr bedeutende vorhandene Mineralschätze werden keineswegs genügend ausgebeutet, nicht einmal Steinkohlen und Eisen. Die Perser besitzen entschiedene industrielle Begabung, doch ist eine eigentliche Fabrikation nicht vorhanden, sondern lediglich Kleingewerbe: Thon- und Metallwaaren, Arznei- und Farbwaaren, Essenzen, Matten, Lederwaaren, Filze, Pelze, Baumwoll- und Wollwaaren, Teppiche von berühmter Schönheit, ebenso Shawls, Mosaikarbeiten, Seiden- und Halbseidenwaaren, Waffen, Graveur- und Emailarbeiten

und dergleichen sind schätzenswerth. Das wichtigste Industrieprodukt ist die Rohseide, welche nebst Teppichen, Shawls und Essenzen zur Ausfuhr kommt.

Verkehr und Handel. Die Verkehrsmittel sind äußerst schlecht. Der Seeverkehr auf dem persischen Meerbusen ist in Händen der Araber und Engländer, auf dem kaspischen Meere in denen der Russen. Im Inneren des Landes Karawanenverkehr. In neuerer Zeit auch Telegraph mit 3966 Kilom. Linienlänge. Postverkehr besteht von Teheran nach der russischen, türkischen Grenze und verschiedenen Binnenplätzen. Der Handel nur durch einige Binnenzölle beschränkt; europäische Kaufleute zahlen Eingangszölle von 5 % des Werthes. Starker Binnen- und Transithandel nach Mittelasien. Aus- und Einfuhrhandel werden auf etwa 70 Mill. Francs jeder berechnet. Doch ist die Ausfuhr seit dem Auftreten der Seidenraupenkrankheit (1864) stark gesunken.

Münze, Maß und Gewicht, siehe den entsprechenden Abschnitt.

Einzelne Handelsplätze:

Teheran, 100000 Einw., Residenzstadt, fabrizirt Seiden- und Baumwollwaaren. Täbris, 120000 Einw., wichtigste Handelsstadt; Mittelpunkt des gesammten Verkehres zwischen Persien und Europa; auch industriell thätig. Ispahan, 80000 Einw., ehemalige Hauptstadt des Landes, gewerbfleißig. Rescht, 20000 Einw., wichtig für den Seidenhandel. Hamadan, 30000 Einw., fabrizirt Lederwaaren. Meschhed, 60000 Einw., Hauptplatz für den Verkehr im östlichen Persien und den Handel nach Buchara. Kirmanschah, 30000 Einw., fabrizirt Teppiche und Waffen. Balfrusch, 50000 Einw., Stationsplatz für den europäischen Handel nach Rußland. Kaswin, 25000 Einw., gewerbfleißig. Jesd, 40000 Einw., großer Stapelplatz für den indischen Handel; auch gewerbfleißig; fabrizirt namentlich Teppiche und Waffen. Schiras, 30000 Einw., Anbau von Tabak, Wein und Rosen. Abuschähr, Baumwollcultur und Seeverkehr nach Indien

---

Turkestan.

Die Länder zwischen dem kaspischen Meere, Rußland, Aralsee, dem chinesischen Reich und Persien bestehen aus den Chanaten Chiwa, Buchara und Khokand, zum großen Theile unter russischem Einfluß. Es sind Tiefländer, meist Steppen, aber mit fruchtbaren Oasen, welche ungemein reich an Produkten sind. Wichtig namentlich die Gewinnung von Baumwolle, Getreide, Opium, Handelspflanzen und Gartenfrüchten. Auch Seidencultur, Schafzucht, welche viele Lammfelle als sogenannten Astrachan in den Handel liefert. Lebhafte Pferde- und Kammeelzucht. An mineralischen Produkten: Edelsteine und Goldsand. Der Handel wird mehr und mehr von den Russen beherrscht und ist Karawanenhandel. Eingeführt werden vorzugsweise russische Fabrikate. Natürliche Handelsstraße ist der mit Dampfschiffen befahrene Jaxartes (Syr Darja); der Oxus (Amu Darja) ist für die Schifffahrt nicht brauchbar, dient aber zur Bewässerung.

Handelsplätze:

Buchara, 70000 Einw., mit lebhafter Gewerbthätigkeit in Baumwoll-, Woll- und Seidenwaaren, Leder- und Waffenfabrikation; sehr lebhafter Handelsplatz für Innerasien; von Kaufleuten aus fast ganz Asien besucht; großartiger Karawanenhandel. Chiwa, 13000 Einw., Hauptstadt des gleichnamigen Chanates; Handel hauptsächlich mit Rußland. Urgendsch, 20000 Einw., unweit des Amu Daria; gewerbfleißig. Khokand, 80000 Einw., fabrizirt Seiden-, Baumwollwaaren, Opium; Durchgangshandel.

Ost-Turkestan, auch hohe Tartarei oder chinesische Bucharei genannt.

Im Norden, Westen und Süden von den Hochgebirgsketten des Thian-Schan, des Bolor-Dagh und Küen-Lün umgeben, nach Osten in die Wüste Gobi verlaufend. Der westliche Theil dieses Gebietes hat sich unter einem besonderen Herrscher Jakub Beg von der vormaligen chinesischen Oberhoheit unabhängig gemacht. Die Produkte sind dieselben wie in den Chanaten von Turkestan; nur kommen werthvolle mineralische Produkte hinzu und Pelzthiere. Der Verkehr ist lebhaft. Es existiren sichere Landstraßen und Städte mit belebten Bazaren. Handel wird mit dem westlichen Turkestan, mit Rußland über Khokand und südlich nach britisch Indien getrieben. Die wichtigsten Städte sind: Jarkand, 80000 Einw., Mittelpunkt des Handels zwischen Vorderasien und China; Kaschgar, 70000 Einw., gewerbfleißig.

Afghanistan, Beludschistan und Kafiristan.

Hochländer, theilweise sehr fruchtbar, theilweise ausgedehnte wüste Steppen und wilde Gebirgsländer. Angebaut werden Reis, Handelspflanzen. Die Viehzucht ist lebhaft. Ausgeführt werden Wolle, Felle, Gummi, Rosenöl, Droguen. In politischer Hinsicht bestehen die Länder aus einer Reihe von nur lose zusammenhängenden Bundesstaaten. Die wichtigsten Städte sind: Kabul, 60000 Einw., in Afghanistan, wichtig als Durchgangspunkt für den indisch-persischen Handel. Kandahar, 25000 Einw., in fruchtbarer Umgebung, Stapelplatz für den persisch-indischen Verkehr. Herat, 100000 Einw., gewerbfleißig; in der Umgebung Seidenzucht; Mittelpunkt von Karawanenstraßen, mit vielen persischen Kaufleuten. Gasna, 10000 Einw., mit lebhaftem Binnenhandel. Kelat, 12000 Einw., Karawanenverkehr.

Britisch Ostindien.

Besteht theils aus britischen Besitzungen, nach Auflösung der ehemaligen britisch-ostindischen Compagnie von engl. Gouverneuren verwaltet, mit zus. $2,_3$ Mill. Quadrat-Kilom. und 190 Mill. Einw., theils aus Tributärstaaten mit $1,_4$ Mill. Quadrat-Kilom. und 48 Mill. Einw., theils aus dem noch unabhängigen Nepal und ganz unbedeutenden Besitzungen der Franzosen und Portugiesen.

Die vorderindische Halbinsel, durch die höchsten Gebirge der Erde vom übrigen Asien abgeschlossen, zerfällt geographisch in das eigentliche Hindostan, d. i. die Ebene am Ganges, das Pundschab, an den großen Zuflüssen des Indus, das Plateau von Dekan im Süden der Halbinsel; die Küste von Malabar an der Westseite und jene von Koromandel an der Ostseite des Dreiecks. Dem Festlande an seiner Spitze vorgelagert ist die prachtvolle Insel Ceylon. Die Küste ist spärlich gegliedert und hat wenig gute Häfen. Das Land im Inneren Hügel- und Gebirgsland, die großen Ebenen des Indus und Ganges ausgenommen; bei tropischem Klima außerordentlich fruchtbar. Nur im Stromgebiete des Indus ausgedehnte Wüstenlandschaften.

Produktion. Mit Naturprodukten ist das Land überaus gesegnet. In der Bodenproduktion ist zunächst die Baumwollcultur wichtig, die sich in den letzten Jahren zu großartiger Höhe hob. Die Ausdehnung des Baumwollenbaues hat allerdings zu einer Abnahme der Cultur von Nahrungsmittelpflanzen und in Folge dessen zu einer Hungersnoth geführt. In Bezug auf Quantität hat die indische Baumwolle die amerikanische auf dem englischen Markte schon überflügelt, in Bezug auf Qualität steht sie sehr zurück. Von Nahrungsmittelpflanzen ist das wichtigste der Reis, Hauptnahrungsmittel des indischen Volkes; auch in Massen ausgeführt; ferner werthvolle Gewürze, so namentlich Pfeffer, Ingwer, Cassia, Zimmt aus Ceylon, Kaffee von Ceylon, Cocosnüsse. Die Wälder liefern ausgezeichnete Hölzer für Bau und Industrie, namentlich das Teakholz vorzüglich zum Schiffbau geeignet, ferner Ebenholz, Sandelholz, viele Farbhölzer. Massenhafte Produktion von Zucker, Tabak, Indigo, Sesam, Gerbstoffen aller Art, Harz, Droguen. Zunehmende Theecultur; starke Produktion von Opium für die Ausfuhr. Von Thierprodukten werden Seide, Schafwolle, Kaschmirziegenhaare, Häute, Felle, Elfenbein, Schildkrot, Perlen, Wachs und Moschus gewonnen. Das Mineralreich liefert Edelsteine, Silber, Eisen, Kohlen, Salz.

Industrie. Sie ist seit uralter Zeit eine hoch ausgebildete und concurrirt in manchen Zweigen heute noch mit der europäischen. Ihre werthvollsten Produkte sind: Baumwoll- und Seidenstoffe, Shawls und Teppiche von unübertroffener Schönheit, Metallwaaren, namentlich in Goldfiligran und getriebenem Silber, Elfenbein- und feine Holzschnitzerei, Perlmutter- und Schildkrotwaaren, Mosaikarbeiten. Diese ganze Industrie ist Handwerksindustrie.

Verkehr. Die Verkehrsmittel sind außerordentlich mannichfaltig. Von den Flüssen bilden der Indus, Ganges und Bramaputra werthvolle Wasserstraßen in das Innere. Sie werden von Dampfschiffen, daneben aber auch von ganz primitiven einheimischen Flößen befahren. Das indische Eisenbahnnetz ist mit Hilfe englischen Capitals und englischer Technik hoch entwickelt und die ostindischen Eisenbahnen nicht bloß für Indien selbst, sondern auch für

England als Capitalsanlage werthvoll. In Betrieb sind 11164 Kilometer. Darunter die wichtigsten die East-Indian-Railway, die Basis des indischen Eisenbahnnetzes mit den Hauptlinien von Calkutta nach Delhi und Zweigbahnen, und ihre Fortsetzung, die Scinde-, Punjab- und Delhi-Bahn. Ferner die Great-Indian-Peninsula-Bahn. Hiezu noch mehrere kleinere, wie die Madras-Bahn u. s. w. Auch das Telegraphennetz ist sehr entwickelt und es besteht direkte Drahtverbindung mit Europa. Der Postverkehr ist mit Hilfe der Eisenbahnen und zahlreicher regelmäßiger Dampferlinien vortrefflich geordnet und wohlfeil.

Handel. Der Handel von Indien wird jetzt hauptsächlich durch die Baumwolle beherrscht. Mit der steigenden Baumwollausfuhr steigt auch die Einfuhr europäischer Waaren. Unter den Ausfuhrartikeln sind Opium, Reis, Sesam, Indigo, Jute von Wichtigkeit. Diese Ausfuhrartikel wurden bisher fast größtentheils mit europäischem Silber, jetzt aber auch mit europäischen Fabrikaten bezahlt.

Münze, Maß und Gewicht, siehe den entsprechenden Abschnitt.

Die einzelnen Bestandtheile und wichtigsten Städte derselben sind:

Präsidentschaft Bombay: Bombay, 644405 Einw., neben Calkutta die wichtigste Stadt Indiens; vorzüglich für den Handel gelegen, mit ausgezeichnetem Hafen; vermittelt Aus- und Einfuhr für einen großen Theil des Landes, namentlich Baumwolle und Opium. Surate, 107149 Einw., nördlich von Bombay; commerciell von diesem abhängig; Seidenindustrie und Tabakausfuhr. Baroda, 140000 Einw.; die Umgebung producirt viel Baumwolle. Achmedabad, 116873 Einw., sehr gewerbfleißig; Seidenindustrie; Brokat- und Musselinweberei; Metallwaaren. Hyderabad, 25000 Einw., am Indus; fabrizirt Waffen, Seiden- und Baumwollstoffe. Kurrachi, 53526 Einw., sehr wichtiger Ausfuhrhafen, nördlich von den Indusmündungen; Eisenbahnendpunkt; Station für Dampferlinien und für den Telegraphenverkehr nach Europa; Ausfuhr: Produkte des Induslandes; in lebhaftem Aufschwunge. Schikarpur, 35000 Einw., am Indus; Handel mit Afghanistan.

Im Punjab: Lahore, 98924 Einw., sehr gewerbfleißig. Amritsir (Umritsir), 135813 Einw., bedeutendste Fabrikstadt des Pendschab; Shawlsweberei. Multan, 56826 Einw., lebhafter Handelsplatz. Attok, am Indus, und Peschawer, 58555 Einw., wichtige Handelsplätze in der Richtung nach Afghanistan. Delhi, 154417 Einw., ehedem hochberühmte Hauptstadt der Großmogulen.

In Kaschmir, einem zwar unabhängigen aber unter britischem Einflusse stehenden Reich: Sirinagar, 40000 Einw., Hauptsitz der Shawlsweberei, welche Monopol der Regierung ist. Leh, Handel mit Tübet und Ost-Turkestan.

In den Nordwestprovinzen: Agra, 149008 Einw., Hauptmarkt für Baumwolle. Cawnpur, 122770 Einw., fabrizirt Juwelier- und Lederwaaren. Allahabad, 143693 Einw., am Ganges, vorzüglich gelegen, aber herabgekommen. Mirzapur, 67274 Einw., am Ganges, Baumwollhandel. Benares, 175188 Einw., am Ganges, heilige Stadt der Hindus, mit blühender Industrie in Gold- und Silberwaaren, Baumwoll- und Seidenweberei und Brokat. Hauptmarkt für Gewebwaaren, Perlen, Edelsteine und Droguen.

In Audh (Oude): Luknow, 284779 Einw., fabrizirt Woll- und Baumwollwaaren, Gold- und Silberwaaren.

In Nepal (noch unabhängig aber unter britischem Einflusse stehend): Katmandu, 50000 Einw., Handel mit Landesprodukten.

In der Präsidentschaft Bengalen: Calkutta, 794645 Einw., politische Hauptstadt von Indien; Sitz der Regierung, sowie der großen indischen Geldinstitute und Gesellschaften; fabrizirt Baumwoll-, Seiden- und Silberwaaren; Centrum des britisch-ostindischen Verkehrs; großartiger Seehandel. Dacca, 69212 Einw., fabrizirt feine Baumwollwaaren. Murschedabad, 62000 Einw., am Ganges; Flußschifffahrt. Patna, 158900 Einw., Haupthandelsplatz für Opium.

In den Centralprovinzen: Nagpur, 84441 Einw., fabrizirt Baumwollwaaren, Brokat-, Woll- und Metallwaaren. In der Nähe Kupfer- und Eisengruben.

In Nisam (Vasallenstaat im Inneren): Hyderabad, 200000 (?) Einw., fabrizirt Baumwollwaaren und Papier; Edelsteinhandel.

In der Präsidentschaft Madras: Madras, 397552 Einw., an der Coromandelküste; gefährliche Rhede; lebhafter Handel. Exportirt Landprodukte und importirt europäische Fabrikate; Sitz mehrerer Geldinstitute. Die Lakkadiven-Inseln, zu dieser Präsidentschaft gehörig, exportiren Cocosnüsse, Bast, Muscheln 2c.

Auf Ceylon: Colombo, 40000 Einw., mit ungünstiger Rhede; Stapelplatz für Kaffee und Zimmt. Point de Galle, 30000 Einw., am südwestlichen Ufer der Insel mit schönem Hafen. Einer der wichtigsten Plätze des Weltverkehrs: Hauptdampferstation, wo die aus Europa nach Ostindien und von dort weiter nach Ostasien gehenden Dampfer zusammentreffen und Postenaustausch. Auch Export von Landesprodukten.

In britisch Birma: Rangun, 98745 Einw., an der Mündung des Irawaddi, mit vorzüglichem Hafen und lebhaftem Schifffahrtsverkehr auf dem Irawaddi; Hauptplatz für den Handel mit dem birmanischen Hinterlande. Akyab, an der Arakanküste, wichtiger Platz für die Ausfuhr von Reis. Deßgleichen Malmain.

Von den französischen Besitzungen in Ostindien sind nur noch kleine Theile übrig, nemlich Pondichery, Carikall, Yanaon und Chandernagor, mit zus. 270000 Einw., die ersten beiden Plätze sind ungesund und ohne Häfen. Der Handel von Chandernagor hat sich nach Calkutta gezogen. An der Küste von Malabar ist Mahé, französischer Ausfuhrhafen.

Goa, portugisische Besitzung an der Westküste, mit der Hauptstadt Pangam oder Villa de Goa, commerciell fast bedeutungslos; Arakfabrikation. Damao, nördlich von Bombay und Diu, auf der Halbinsel Gutscherad; gleichfalls portugiesisch.

Birma.

8900 Quadr.-Meilen mit etwa 4 Mill. Einw. Ehedem bis an das bengalische Meer reichend, durch wiederholte Eroberungen der Engländer aber sehr verkleinert und zu einem machtlosen Binnenstaat geworden, von England abhängig. Das Land ist sehr reich an Produkten; man findet Gold, Silber, Blei, Eisen, Massen von Petroleum, Edelsteine und Steinkohlen. Der Ackerbau noch wenig cultivirt, liefert Getreide, Baumwolle, Zuckerrohr, Tabak und Thee. Die Viehzucht nicht wichtig; viele Elephanten. Die Industrie fabrizirt Schnitzerei, Backwaaren, Baumwollstoffe und Anderes. Für den Handel ist

der schiffbare Irawaddi sehr werthvoll. Auf ihm bewegt sich der Handel stromab nach britisch Birma, stromaufwärts nach dem chinesischen Jünnan. Exportirt werden Teakholz, Baumwolle, Petroleum, Wachs, Droguen, Indigo, Blei und Kupfer; importirt englische und chinesische Fabrikate, Opium. Die alte Hauptstadt Ava, von der das Reich auch früher den Namen Ava führt, ist verfallen; jetzige Hauptstadt Mandelai, 100000 (?) Einw. Bhamo s. u.

Siam.

Etwa 800340 Quadr.-Kilom. mit ungefähr 6,3 Mill. Einw. Dieses Königreich am Golf von Siam sehr günstig gelegen, vom schiffbaren Menam-Strome reich bewässert, mit Produkten aller Art gesegnet, wird stets wichtiger und ist auch europäischen Einflüssen keineswegs unzugänglich. Exportirt werden Zucker, Pfeffer, Zimmt, Harze, werthvolle Hölzer, Häute, Tabak, Baumwolle, Reis, Elephanten, Metalle und Edelsteine; importirt europäische Fabrikate. Besitzt eine Handelsflotte von etwa 60 nach europäischer Art gebauten Schiffen. Hauptstadt des Reiches und wichtigste Handelsstadt desselben ist Bangkok, circa 500000 Einw., nahe an der Mündung des Menam, mit sehr bedeutendem Stromverkehr. Europäische Handelshäuser, darunter auch deutsche sind in Bangkok ansäßig und lebhaft thätig. Ebenso Chinesen.

Annam,

circa 512900 Quadr.-Kilom. mit etwa 21 Mill. Einw., an der Ostküste der hinterindischen Halbinsel, nach dem Verluste des französisch gewordenen Cochinchina wesentlich beschränkt. Im Norden und Inneren gebirgig, durch den Mekhongfluß bewässert. Ebenso wie die anderen indischen Länder überaus reich an Produkten, aber noch keineswegs genügend bewirthschaftet. Das Mineralreich liefert Edelmetalle, Kupfer und Eisen, der Boden Reis, Mais, Yamswurzeln, Südfrüchte; ferner Gewürze, Zuckerrohr, Baumwolle, werthvolles Holz, Indigo, Moschus u. dergl. Exportirt werden Gewürze, Baumwolle, Hölzer und Elephanten; auch starke Seidenzucht und Theecultur. Die Industrie verwandt mit der chinesischen, arbeitet aber nicht für die Ausfuhr. Der Handelsverkehr geht hauptsächlich nach China, Siam und Cochinchina. Hauptstadt Hue, mit 50—100000 Einw., am gleichnamigen Flusse; im Norden (Tonking) Kescho, 40000 Einw., am Songka-Flusse.

Das französische Cochinchina.

56244 Quadr.-Kilom. mit 1,563130 Einw. Eine für den ostasiatischen Handel sehr werthvolle Besitzung, liegt im Mündungsgebiete des Mekong-Flusses, ist sumpfige Ebene, von zahllosen Flußarmen bewässert. Die große Feuchtigkeit gibt ihr ungemeine Fruchtbarkeit, aber ungesundes Klima. Starke Reiscultur. Das Innere des Landes gefährdet durch reißende Thiere. Das Land ist keine eigentliche Colonie, nur ein Handelsposten. Hauptstadt Saigun, 100000 (?) Einw., an der Mündung des Mekong; Freihafen, wo deutsche, englische, amerikanische, chinesische und französische Handlungshäuser ansäßig sind; Küstenhandel; Dampferstation.

Königreich Cambodja.

83861 Quadr.-Kilom. und 890000 Einw., mit denselben natürlichen Verhältnissen und Produkten wie Siam steht in einem Vasallenverhältnisse zu Cochinchina.

Straits Settlements.

(Britische Besitzungen an der Straße von Malakka.)

Die Straße von Malakka, für den ostasiatischen Handel hochwichtig, beherbergt einige britische Besitzungen, welche den Handel mit der ostasiatischen Inselwelt beherrschen:

Pulo-Pinang, kleine Insel an der Malakkastraße, mit der Hauptstadt Georgetown, exportirt indische Produkte. Gegenüber auf dem Festlande die Besitzung Wellesley. Malakka, auf der malaischen Halbinsel Malakka, ehedem portugiesisch, liefert Zinn in außerordentlichen Mengen. Singapur (Singaporn), Insel, Stadt und Hafen mit 90000 Einw., wichtigster Handelsplatz in ganz Hinterindien, erst im Laufe dieses Jahrhunderts erwachsen, jetzt eine prächtige reiche Stadt mit Magazinen, Geldinstituten, wunderschönem Hafen, Docks, und blühendem Verkehr. Die Bevölkerung vorherrschend chinesisch. Viele asiatische Produkte finden hier ihren Markt. Hauptsächlich aber ist Singapore Stapelplatz für Arak-Arrowoot, Betelnüsse, Kampher, Gewürz-Nelken, Kaffee, Kupfer, Baumwolle, Catechu, Elfenbein, Gummi-Gutti, Gutta-Percha, Goldstaub, verschiedene Harze, Häute, Perlmutter, Muskatnüsse, Cocos-Oel, Opium, Pfeffer, Reis, Rohr, Sago, Salz, Tabak, Zucker, Seide, Thee, Zinn, Schildkrot und Hölzer.

Der ostasiatische Archipel.

Jenes merkwürdige Gebiet, welches aus zahllosen kleinen und großen Inseln und dazwischen liegenden Meeren und Meerescanälen besteht, ist theils niederländisches, theils spanisches Besitzthum. Alle Inseln sind reich an Produkten, gesegnet durch ein mildes Klima, aber die Bewirthschaftung eine ungemein verschiedene.

Im niederländischen Ostindien sind die wichtigsten Inseln:

Java, mit der kleineren zubehörigen Insel Madura, zusammen 134607 Quadr.-Kilom. mit 18,125269 Einw. Die schönste und bedeutendste aller dieser Inseln, ungemein dicht bevölkert und vorzüglich cultivirt. Hauptprodukte sind Kaffee, Zuckerrohr, Indigo, Thee, Zimmt, Cochenille, Vanille, Chinarinde; aber auch Tabak, Pfeffer, Muskatnüsse und Rohr sind wichtige Exportprodukte, deßgleichen Kautschuk und Zinn. Hauptnahrungspflanze ist der Reis. Eingeführt werden europäische Fabrikate, Nahrungsmittel theils aus Holland, theils aus Großbritannien. Die Insel hat vorzügliche Landstraßen und ist ihrer Länge nach auch von Telegraphen und Eisenbahnen durchzogen. An den Küsten Dampferfahrten. Hauptstadt ist Batavia, 70000 Einw., einer der

wichtigsten Handelsplätze Asiens. Handelsartikel sind oben angeführt. Surabaya, 100000 Einw., der beste Hafen der Insel, gegenüber der kleinen Insel Madura; treibt Schiffbau, lebhaften Handel und einheimische Industrie.

Die Insel Sumatra, großartiger angelegt als Java, mit denselben Produkten, aber bei weitem nicht so cultivirt. Liefert außer den Produkten Javas auch noch Elfenbein, Benzoe, Gold, Kupfer, Schwefel, Steinkohlen. An der Westküste der Hafen Padang, 25000 Einw., mit starkem Kaffeeexport und Benkulen. An der Ostküste ist Palembang, 30000 Einw., Haupthandelsplatz. Der nördliche Theil der Insel ist unabhängig. Hier das selbstständige Reich Atschin, liefert Pfeffer. Die Inseln Banka und Billiton, im Osten von Sumatra, außerordentlich reich an Zinn, welches von hier massenhaft in den Welhandel kommt. Die Werke werden für Rechnung der Regierung von Chinesen betrieben.

Borneo, 13600 Quadr.-Meilen mit $1^3/_4$ Mill. Einw. Die größte der ostasiatischen Inseln, mit denselben Produkten wie Java und Sumatra, aber noch sehr wenig ausgebeutet. Zum größten Theil in Besitz der Holländer. Hafenstädte an den Mündungen schiffbarer Ströme sind Pontianak und Bandjermasing. Im Norden und Nordosten das muhamedanische Reich Borneo und das durch einen Engländer geschaffene selbstständige Reich Sarawak. Außer tropischen Landesprodukten liefert dasselbe Gold und Antimonium. Die kleine Insel Labuan, an der Nordwestküste von Borneo, mit dem Hafenplatz Viktoria, ist englisches Besitzthum. Sehr wichtig wegen ihrer reichen Kohlenlager für die Dampfschifffahrt jener Gewässer. Die kleinen Sunda-Inseln: Bali, Lombok, Sumbawa, Sumba, Flores, Timor erzeugen viele tropische Produkte und sind niederländisches Besitzthum bis auf den nördlichen Theil von Timor, der den Portugiesen gehört, aber commerciell bedeutungslos ist.

Die Insel Celebes, mit etwa 3400 Quadr.-Meilen und ungefähr $^1/_2$ Mill. Einw., erzeugt dieselben Produkte wie Java; auch Tripang (getrocknete Seewalzen), Faserstoffe und Cacao, Droguen. Haupthäfen sind im Süden Makassar (Oelausfuhr), im Norden Menado (Kaffee).

Die Molukken: Gilolo, Ternate, Buru, Ceram, Amboina, Banda u. a.; überaus werthvoll für den niederländischen Handel wegen ihres Reichthums an Gewürzen; exportiren auch Sago und Kajeputöl. Die weiter östlich gelegenen Inseln liefern hieher noch ihre einheimischen Produkte.

Die Philippinen-Inseln: Luzon, Mindoro, Samar, Masbate, Panay, Negros, Cebu, Boyol und Leyte, Palawar und Mindanao, letztere beide nur theilweise spanisch, sind die nördlichsten unter den ostasiatischen Inselgruppen, zum größten Theil spanische Colonien, aber schlecht verwaltet und ersetzen trotz ihres natürlichen Produktenreichthumes nicht einmal die auf sie gewendeten Kosten.

Die wichtigsten Landesprodukte und Ausfuhrartikel sind: Zucker, Tabak, welcher hier in Massen exportirt, Manilahanf, zu Schiffstauen viel gebraucht, werthvolle Hölzer, Schwefel, Indigo, Kaffee, Cocosöl, Harze, Baumwolle, Hüte, Schildkrot, Perlmutter, Häute. Hauptnahrungspflanze der Reis. Der Handel leidet unter schlechten Zolleinrichtungen und nimmt keinen Aufschwung. Der Hauptverkehr geht nach Hongkong. Von binnenländischen Verkehrsmitteln für die Inseln ist nichts vorhanden. Zahlreiche kleine Küstenfahrer vermitteln den Verkehr zwischen den Inseln. Die wichtigsten Handelsplätze sind: Manila, 160000 Einw., auf der Westküste der Insel Luzon, mit spanischen

und fremden Handelshäusern und sehr ansehnlicher Cigarrenfabrikation. Zamboango, 10000 Einw., auf der Insel Mindanao.

Die benachbarten Sulu-Inseln stehen in einem Abhängigkeitsverhältnisse zu Spanien.

Das chinesische Reich

besteht aus dem eigentlichen China, welches mit Jünnan (s. u.), Hainan und Formosa 4 Mill. Quadr.-Kilom. und 404 Mill. Einw. umfaßt, und den Nebenländern: Mandschurei, Mongolei, Tibet und Corea (s. u.).

Die Bodengestaltung des kolossalen chinesischen Reiches zeigt im Inneren ausgedehnte Alpenlandschaften mit großen Hochebenen, dazwischen produktenreiche Thäler. Nach Osten zu sind diese Hochländer zu fruchtbaren Tiefebenen abgedacht. Die bedeutende Ausdehnung von Norden nach Süden und die verschiedenen Höhenlagen verleihen dem Lande große Mannigfaltigkeit an Erzeugnissen. Die Tieflandschaften sind außerordentlich dicht bevölkert und mit großer Sorgfalt angebaut, haben auch eine uralte einheimische und sehr entwickelte Industrie.

Die **Rohproduktion** liefert als wichtigsten Handelsartikel des Landes Rohseide seit unvordenklichen Zeiten, daneben als zweiten Hauptartikel Thee; bei immensem eigenen Verbrauch doch noch starke Ausfuhr. Außerdem Bambus zu zahllosen Arbeitszwecken verwendet; Baumwolle, namentlich in den nördlichen Provinzen massenhaft producirt; Cassiarinde als Ersatz für Zimmt; Farbstoffe, Galläpfel, Bauholz, Indigo, Rhabarber, Rotangrohr, Tabak, vegetabilischen Talg und Zucker.

Die chinesische **Industrie** ist hauptsächlich bekannt durch ihr Porzellan, jetzt nur noch in asiatischen Ländern begehrt; durch Elfenbeinwaaren, Lackwaaren, Matten und Flechtwaaren, Nankingstoffe, Sandelholz, Schnitzwaaren, Tusch und Anderes.

Auswärtiger Handel findet erst seit wenigen Jahrzehnten statt, seit den Europäern und Nordamerikanern einzelne Häfen des früher verschlossenen Reiches eröffnet wurden, mit welchen bald lebhafter Handel sich entspann. Die Ausfuhrartikel sind oben genannt. Die wichtigsten Einfuhrgegenstände sind: Baumwollwaaren, Betelnüsse, Tripang, Elfenbein, Harze, Glaswaaren, Bau- und Schmuckholz, Steinkohlen, Leinenwaaren, Metalle, Messerschmiedwaaren, Opium, Pelzwerk, Schafwollwaaren und dergleichen mehr.

Unter den Ländern, die sich am chinesischen Handel betheiligen, sind Großbritannien mit Indien die wichtigsten, sodann Japan, Nordamerika, aber auch Deutschland.

Dem **Verkehre** dienen zunächst die kolossalen Ströme, hauptsächlich der Jantse-Kiang und der Hoangho mit ihren großen Nebenflüssen, welche bis weit in das Innere des Landes hinein prächtige Wasserstraßen bilden und weit aufwärts von europäischen Dampfern befahren werden. Hiezu ein altes Canalsystem, freilich jetzt im Verfall, worunter namentlich der berühmte Kaiser-Canal, 250 Meilen lang; gute Landstraßen mit sehr starkem Verkehr; in den westlicheren Steppenländern Kameelkarawanen. Die chinesische Handelsflotte,

aus Dschunken bestehend, ist sehr zahlreich, verkehrt jedoch nur in Ostasien. In allen wichtigeren Hafenplätzen verkehren die europäischen Dampfer; auch von hier über den stillen Ocean nach Amerika. Gegen den Bau von Eisenbahnen sträubten sich die Chinesen lange Zeit, jetzt besteht eine kleine Linie von Schanghai nach Wusung, 10 Kilom. Telegraphenlinien bestehen auf dem Lande bloß ganz kurze Strecken. Außerdem gibt es unterseeische Telegraphenleitung an den Küsten.

Münze, Maß und Gewicht siehe den betreffenden Abschnitt.

Finanzen. Dieselben sind für den Weltverkehr bedeutungslos. Die Staatseinnahmen betragen etwa 502 Mill. Mark; Haupteinnahme sind Zölle. Innere Schuld unbekannt; eine äußere im Betrag von 627675 Pf. St., zu 8% verzinslich besteht seit 1874.

Wichtigste Handelsstädte:

China ist reicher an großen Städten als irgend ein anderes Land der Erde; diese Städte gehen häufig in einander über und erreichen so ihre kolossalen Bevölkerungsziffern. Für den Verkehr wichtig sind zunächst nur die dem europäischen Handel eröffneten Städte. Die Angaben über die Bevölkerung sind ungemein schwankend.

Peking, 1,000000 Einw., Haupt- und Residenzstadt, sehr industriell und mit ausgedehntem Handel, erreicht dennoch in letzterer Hinsicht die Hafenstädte nicht. Schanghai, 278000 Einw., am Wusungflusse, der wichtigste Stapelplatz des Reiches, mit eigenen englischen, französischen, amerikanischen Quartieren. Sehr lebhafter Handel in Seide, Thee, Baumwolle und Steinkohlen. Futscheu, 600000 Einw., am schiffbaren Min, nach Schanghai der bedeutendste Handelsplatz, hauptsächlich in Thee und Zucker. Hangkau, 600000 Einw., am Jantsekiang, im Mittelpunkte Chinas. Sehr wichtiger Stapel- und Handelsplatz. Dampferverbindung mit Schanghai. Canton, 1,500000 Einw., am Perlflusse. In Flußverbindung mit den Thee- und Seidedistrikten. Kia-Kiang, 40000 Einw., wichtiger Hafen am Jantsekiang, mit ausgedehntem Binnenhandel. Amoy, 88000 Einw., auf einer Insel an der Küste mit vorzüglichem Hafen. Export von Thee und Zucker. Ningpo, 120000 Einw., am Jongflusse. Sehr industriell. Seidenkultur. Swatau, 20000 Einw., an der Mündung des Flusses Han, wichtiger Auswandererhafen; auch starker Export. Tschi-Fu, 30000 Einw., mit großem Hafen. Exportirt Kohlen und Getreide. Tientsin, 950000 Einw., am Vereinigungspunkte des großen Canales mit dem Peihoflusse. Taiwan-Fu, 100000 Einw., auf der Insel Formosa; Seehandel.

Eine Reihe größerer Städte sind dem Handel mit Europa noch nicht eröffnet. So Nanking, 500000 Einw., mit sehr ansehnlicher Industrie; deßgleichen Sudscheu, 2 Mill. Einw. Nangtschang, 300000 Einw. King-te-tschin, Siang-Tan, Wu-tschang, Hanyang, Signan-fu u. a.

An der chinesischen Küste liegt Hongkong, 80 Quadr.-Kilom., von den Chinesen den Engländern abgetretene Insel mit der Stadt Viktoria, 121958 Einw. Als Seeplatz für europäische Schiffe sehr wichtig und großer Stapelplatz europäischer Waaren. Auf einer kleinen Halbinsel bei der Mündung des Cantonstromes liegt die portugiesische Besitzung Makao, 71834 Einw., ehedem wichtigster europäischer Stapelplatz in Asien, jetzt in Verfall.

Nebenländer von China.

Die Mongolei, $3^1/_3$ Mill. Quadr.-Kil. mit etwa 2 Mill. Einw.; Steppenland, von Nomadenstämmen bewohnt, welche Viehzucht treiben. Das große Gebiet ist für den Weltverkehr noch von geringer Bedeutung, doch besorgen die Mongolen mit ihren Karawanenthieren den Transport zwischen China und Sibirien. Hauptplätze des Landes sind: Maimatschin, Stapelplatz für den russisch-chinesischen Handel, mit regelmäßiger Postverbindung nach Peking. Kalgan, an der chinesischen Mauer; Grenzstadt gegen China; Tauschhandel. Urga, Mittelpunkt von Karawanenwegen, mit großem Bazar. Kukuhote, wichtig für den Karawanenhandel; mit berühmten Kameelmärkten.

Die Mandschurei, 950000 Quadr.-Kilom. mit 12 Mill. Einw., theils von Nomaden bewohnt, wie die Mongolei, doch mehr Ackerbau treibend; liefert auch Pelzwerk, Steinkohlen. Seit Abtretung des Amurgebietes an Rußland zurückgegangen. Aigun, am Amur, Fischerei und Pelzhandel. Girie, am Sungari. Huntschun, Zwischenhandelsplatz für China und Korea.

Korea, 236784 Quadr.-Kilom. mit $8^1/_2$ Mill. Einw., in einem losen Abhängigkeitsverhältniß mit China stehend, besitzt gute Häfen am gelben Meere und ist größtentheils fruchtbar, auch reich an Mineralien. Die Industrie ist ähnlich wie die chinesische. Hauptstadt Kjöng, gewerbfleißig.

Tibet, 1,687898 Quadr.-Kilom. mit 6 Mill. Einw., rings von kolossalen Gebürgszügen eingeschlossen; Hochland mit sehr excessivem Klima; nur wenig angebaut. Haupterwerb die Viehzucht, welche Kaschmirwolle liefert. Industrie ganz unbedeutend; lediglich Hausindustrie. Lebhafter Verkehr mit Hochasien, Indien und China. Das Land ist abgeschlossen gegen Fremde. Hauptstadt Lhassa, 25000 Einw., Sitz des buddhistischen Oberpriesters Dalai Lama; mit lebhafter Handelsthätigkeit.

Jünnan, muhammedanisches Land, welches sich in der letzteren Zeit von China unabhängig machen wollte. Eine der reichsten Landschaften von Ostasien. Sehr fruchtbar; vom Jantsekiang und dessen Nebenflüssen bewässert. Die Gebirge reich an Edelmetallen. Starke Thee- und Seideproduktion. Hauptstädte Tali-Fu und Jünnan. Man versucht Handelsverbindungen zwischen britisch Birma und Jünnan am Irawaddi anzuknüpfen. (Ueber Bhamo.)

Japan.

384579 Quadr.-Kil. mit 33 Mill. Einw. Dieses bedeutendste Culturgebiet Asiens ist erst in neuerer Zeit erschlossen worden, seitdem aber rasch der europäischen Cultur näher getreten. Es besteht aus vier großen und vielen kleinen Inseln von mäßiger Fruchtbarkeit, aber von der dichten Bevölkerung außerordentlich sorgfältig angebaut. Hauptprodukt des Landes ist Reis, auch Hülsenfrüchte, Gemüse, Tabak, Oelpflanzen, Thee, Seide und Baumwolle. Letztere drei sind am wichtigsten für den Handel. Das Meer ist ungemein fischreich;

die Gebirge reich an Mineralien, namentlich an Kupfer; auch Steinkohlen-produktion wichtig geworden. Viehzucht gibt es in Japan nicht. Die Gebirgsgegenden liefern Pelze u. s. w.

Die japanesische **Industrie** ist in hohem Grade ausgebildet, ungemein mannichfaltig und in einzelnen Zweigen der europäischen gleich, wenn nicht überlegen. Das gilt besonders von Lackwaaren, Broncearbeiten. Auch Porzellan und Papier ist vorzüglich. In neuerer Zeit beginnen die Japanesen die europäische Industrie vollständig nachzuahmen, Maschinenbau u. s. w. zu treiben.

Der **Handel** exportirt Seide, Thee, Reis, Kupfer, Wachs, Steinkohlen, Fische, Tabak und importirt hauptsächlich europäische Gewebewaaren. In letzterer Zeit stieg die Einfuhr und Ausfuhr auf etwa 100 Mill. Mark, jede.

Verkehr. An Verkehrsmitteln besitzt Japan vorzügliche Landstraßen, ein geregeltes Postwesen, in neuerer Zeit auch 105 Kilom. Eisenbahn und 2832 Kilom. Telegraphenlinien. An den Küsten der Inseln und nach China wird ein sehr lebhafter Seehandel getrieben. Auch besitzt Japan schon eine ansehnliche Dampferflotte.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Dieselben sind geregelt. Bei weitem die wichtigste Einnahmsquelle die Grundsteuer. Es besteht eine Staatsschuld mit hoher Verzinsung im Betrage von 111 Mill. Yens (1 Yen = $4\frac{1}{2}$ R.-M.).

Die bedeutendsten Inseln des Reiches sind Nippon mit 25, Kiuschiu mit 5, Shikoku mit $2\frac{1}{2}$ Mill. Einw. Kleinere aber noch gut bevölkerte Inseln sind Iki, Issushima, Awadji, Oki, Sado. Die große Insel Jeso ist nur spärlich bevölkert. Zu ihr gehört auch die Inselgruppe der Kurilen. Kiukiu ebenfalls spärlich bevölkert. Sachalin seit 1875 an Rußland abgetreten.

Wichtigste Handelsplätze:

Tokio (Jeddo), 595000 Einw., Landeshauptstadt auf Nippon und wichtiger Industrieplatz. Der Hafen ist seicht und die europäischen Schiffe landen deßhalb in dem nahen Jokohama-Kanagawa, 61000 Einw., letzteres sehr bedeutende europäische Colonie mit großem Hafen. Hiogo und Osaka, am japanischen Meere auf Nippon. Letzteres mit 27000 Einw. Niegata, 33000 Einw., an der Westküste der Insel Nippon. Hakotade, 150000 Einw., auf der Insel Jesso. Wichtig für Wallfischfänger; Verkehr mit den Amurländern. Nagasaki, auf der Insel Kiu-Siu, 80000 Einw., Verkehr mit Korea und China. Die großen Städte Miako, 228000 und Kumamotu, 300000, sowie Kagosima 200000 Einw., sind für den europäischen Verkehr minder wichtig.

Afrika.

Dieser große, der Cultur noch so wenig zugängliche Welttheil zeigt nur wenige Länder, welche den Namen geordneter Staatswesen verdienen. Die europäischen Colonisationsversuche sind mit Ausnahme der Kapcolonie und Algeriens nicht über schmale Küstensäume hinaus in's Innere vorgedrungen, und an vielen Küsten leiden sie unter den Einflüssen eines für die Weißen mörderischen Klimas. Die Bodengestaltung des Welttheils wäre für wirthschaftliche Zwecke nicht ungünstig; aber der einheimischen Bevölkerung fehlt es an Culturfähigkeit und Bedürfnissen; die Ströme sind für den Verkehr nur wenig geeignet; mit Ausnahme des Kameels in der Sahara und der Büffel am Kap fehlt es an passenden Transportthieren, so daß der Verkehr vielfach auf Trägerkarawanen angewiesen ist. Europäische Dampfer arbeiten sich von den Flußmündungen nur wenige Meilen stromauf, Eisenbahnen sind nur in Aegypten, Algerien und am Kap. Die Produkte Afrika's, welche zur Zeit in den Welthandel kommen, sind nicht so sehr durch Mannigfaltigkeit ausgezeichnet als durch ihre Massenhaftigkeit: Gummi, Palmöl, Elfenbein, Straußfedern, Orseille, Baumwolle, Wolle, Häute, Kaffee, Gewürze, Tabak u. a.

Trotz der bisherigen Unwirthlichkeit Afrikas ist doch nicht daran zu zweifeln, daß auch dieser Welttheil rasch in höherem Grade wirthschaftlich wichtig werden wird. Gebiete, wo die europäischen Culturbestrebungen am ehesten Boden fassen können, werden mehr und mehr durchforscht, über kurz oder lang werden auf den großen afrikanischen Seen Dampfer verkehren.

Aegypten.

Das Vicekönigreich Aegypten umfaßt das eigentliche Aegypten mit 550630 Quadr.-Kilom. und 5¼ Mill. Einw., ferner Nubien mit 864800 Quadr.-Kilom. und 1 Mill. Einw., endlich den ägyptischen Sudan mit 836500 Quadr.-Kilom. und 10½ Mill. Einw.

Produktion. Die wirthschaftlichen Verhältnisse dieser ausgedehnten Gebiete sind sehr verschieden, für den Weltverkehr aber nur die von Unterägypten wichtig. Heute noch wird das eigentliche Aegypten wie in den Tagen des Alterthums vom Nil Jahr für Jahr bewässert, Ende September wird das Land besät und im März geerntet. Angebaut werden Weizen, Gerste, Reis, Hülsenfrüchte, Sorgum und Zuckerrohr, auch Datteln, Südfrüchte werden gewonnen. In neuerer Zeit ist die Baumwollcultur ungemein wichtig geworden. Die mineralische Produktion ist für den großen Verkehr nicht wichtig. Nubien und der ägyptische Sudan liefern Elfenbein, Straußfedern, Gold, Gummi, Droguen.

Die ägyptische Industrie ist, da dieselbe lange Monopol des Vicekönigs war, sehr zurückgeblieben.

Handel. Der Handel befindet sich meistens in europäischen Händen. Er exportirt hauptsächlich Baumwolle, Weizen, Bohnen, Zucker und Gummi, auch Flachs, Indigo und Elfenbein, ist in fortwährendem Aufschwung begriffen, die Ausfuhren stärker als die Einfuhren. Letztere bestehen in europäischen Fabrikaten.

Verkehr. Die Verkehrsmittel Aegyptens sind in neuerer Zeit ungemein verbessert worden. Das ägyptische Eisenbahnnetz umfaßt jetzt 1763 Kilom. und weitere Ausdehnung ist beabsichtigt. Sehr starker Binnenverkehr wird mit zahllosen Nilschiffen getrieben. Das Telegraphennetz mit 6550 Kilom. Linienlänge reicht schon bis Kartum, die Handelsflotte umfaßt 585 Schiffe, worunter 30 Dampfer. Wichtig für den Verkehr sind noch der Mahmudje-Canal, welcher Alexandria mit dem Nil verbindet, auch von Dampfbooten befahren wird und die Hauptexportartikel Aegyptens an die See bringt und der Suez-Canal, eines der glänzendsten Unternehmungen der Neuzeit. (Ausführl. siehe im Abschnitt über die Mittel des Weltverkehrs.)

Die **Finanzen** Aegyptens weisen eine öffentliche Schuld von 44 Mill. Pfd. St. auf.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

Cairo, 349883 Einw., politische Hauptstadt mit lebhafter Industrie und wichtigem Handel in Landesprodukten und Industrieerzeugnissen. Tanta, 60000 Einw., Marktplatz im Nildelta. Alexandria (Iskanderia), im Wechsel der Geschichte bald herabgekommen, bald gestiegen, jetzt wieder in großartigem Aufschwunge begriffen, mit über 200000 Einw., worunter 47000 Fremde; Durchgangspunkt des europäisch-ostindischen Handels; Dampferstation; Hauptein- und Ausfuhrhafen von Aegypten. Damiette, am Nil, 29000 Einw. und Rosette sind zurückgedrängte Nebenbuhler von Alexandria. Suez, 13000 Einw., am südlichen Ausgange des Canals mit großartigen Hafenanlagen; Dampferstation und Eisenbahnendpunkt. Port-Said, am Nordende des Canals, 8000 Einw. Zagazig, 40000 Einw., Mittelpunkt des ägyptischen Baumwollhandels im Nildelta. Siut, 27000 Einw., am Nil; Sammelplatz der Karawanen aus Nubien und Sudan. Kartum, 45000 Einw., am Zusammenfluß des blauen und weißen Nil; wichtigste Stadt des ägyptischen Sudan. El Obeid in Kordofan, Knotenpunkt des Karawanenverkehres und wichtig für den Verkehr mit Abessinien und Darfur.

Tripolis.

16200 Quadratmeilen mit circa 1 Mill. Einw., Vasallenstaat des osmanischen Reiches; größtentheils unfruchtbar, wüst und spärlich bevölkert, doch mit einigen fruchtbaren Oasen. Die Bewohner sind in den Städten Mauren, sonst arabische Beduinen. Hauptprodukte Mais, Weizen, Gerste, Schafe, Kameele. Exportirt werden Salz, Elfenbein, Straußfedern, Rindvieh, Weizen, Oel, Wolle, Krapp. Ein Theil dieser Waaren wird aus Innerafrika durch Karawanen gebracht. Eingeführt werden europäische Industrieprodukte. Die einheimische Industrie ist unbedeutend; Verkehr mittelst Karawanen.

Handelsplätze:

Tripolis, 20000 Einw., ein Haupteingangspunkt nach dem Inneren Afrikas; lebhafter Karawanenhandel; über das Meer Handel nach Malta. Bengasi, 15000 Einw., an der kleinen Syrte; mit guter Rhede und lebhaftem Seehandel; Karawanenverkehr mit Wadai und Aegypten. Im Inneren des Landes sind die Oasen Ghadames, Murzuk und Audschila Knotenpunkte des Karawanenverkehrs.

Tunis.

118400 Quadr.-Kilom. mit etwa 2 Mill. Einw. Fruchtbarer und dichter bevölkert als Tripolis; auch europäischem Cultureinflusse mehr zugänglich. Landwirthschaft, Viehzucht und einheimische Industrie nicht unbedeutend. Ausgeführt werden Oel, Wolle, Wachs, Honig, Felle, Korallen, Schwämme, Datteln, Korkholz, Getreide, Seidenstoffe. Auf Karawanenwegen gehen europäische Fabrikate in das Innere Afrikas; heraus kommen Sennesblätter, Gummi, Straußfedern, Elfenbein. Lebhafter Verkehr mit den Mittelmeerhäfen.

Handelsplätze:

Tunis, 125000 Einw., Hauptstadt und wichtigster Handelsplatz; gewerbfleißig; Seehandel. Gabes, 6000 Einw., Hafenstadt. Kairwan, 12000 Einw., im Inneren.

Algerien.

318334 Quadr.-Kilom. Unter der Bevölkerung von $2^1/_2$ Mill. Einwohner befinden sich nur 28000 Europäer; die Colonisation hat nur wenig Fortschritte gemacht. Das Land ist für Europäer im höchsten Grade ungesund und hängt als Last an Frankreich trotz aller Bemühung. Es erhebt sich vom Meer zum Atlas und jenseits desselben breitet sich die Wüste aus, gesäumt von fruchtbaren Oasen. Unter den Bodenprodukten sind die wichtigsten: Weizen, Tabak; die Baumwollcultur konnte keine Fortschritte machen. Aber Südfrüchte, Wein und Oliven gedeihen vorzüglich, in den Oasen Datteln, in den Wäldern des Atlas Holz in Menge. Die Viehzucht liefert Rinder, Schafe, werthvolle Pferde; namentlich besitzen die einheimischen Araber große Viehheerden; in der Sahara Kameele. Das Mineralreich liefert Kupfer, Blei, Eisen, Schwefel, Salz. Die einheimische Industrie erzeugt Seidenstoffe, Teppiche, Leder, Musselin, Sattlerwaaren und Messerwaaren. Der auswärtige Handel ist fast vollständig von Frankreich abhängig. Er importirt französische Fabrikate und exportirt die oben erwähnten algerischen Produkte; namentlich ist die Ausfuhr von Schafwolle im Aufschwunge. An Verkehrsmitteln bestehen Eisenbahnlinien von Algier nach Oran, von Philippeville nach Constantine und von Bona landeinwärts, zus. 634 Kilom. Der Dampfschiffsverkehr mit Marseille ist sehr lebhaft.

Handelsplätze:

Algier, 50000 Einw., Hauptstadt mit vorzüglichem Hafen. Exportirt Landesprodukte und verkehrt außer mit Frankreich auch mit England, Spanien und Oesterreich. Dampfschiffverbindung mit den anderen Küstenplätzen, Eisenbahnendpunkt. Constantine, 30000 Einw., gewerbfleißig, Eisenbahnstation und Hauptplatz für den Osten der Colonie. Philippeville, 10000 Einw., mit gutem Hafen. Bona, 16000 Einw., Hafenplatz, Eisenbahnendpunkt, landeinwärts reichhaltige Erzlager. Oran, 40000 Einw., Hafen- und Stapel-

platz im Westen, Eisenbahnendpunkt. Mostaganem, 11000 Einw., Hafenplatz. Im Inneren sind die Oasen Warglah und Tuggurd wichtig für den Karawanenverkehr.

Marocco.

Etwa 672300 Quadr.-Kilom. und ungefähr 6 Mill. Einw. In Bezug auf seinen geographischen Charakter und seine Produkte ähnlich wie Algier, aber trotz seiner stellenweise großen Fruchtbarkeit für den europäischen Verkehr von nur geringer Bedeutung. An den Küstenstrichen befindet sich das Tell, d. i. Gebirgsland mit fruchtbaren Ebenen, landeinwärts Steppen, jenseits des Atlas die Sahara. Einfuhrartikel sind hauptsächlich Eisen und Eisenwaaren, sowie Zucker, europäische Fabrikate, selbst Getreide, Holz. Unter den Ausfuhrartikeln sind die wichtigsten: Viehprodukte, namentlich Wolle, Häute und Felle, Oel, Wachs, Gummi, Mandeln, Esparto-Gras. An Industrieerzeugnissen fabrizirt Marocco hauptsächlich Leder- und Schuhwaaren, auch Wollstoffe. Handelssprache ist die spanische. Die Verkehrsmittel im Inneren sind Karawanen, an den Küsten Seehandel.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Handelsplätze:

Marocco, 50000 Einw., Landeshauptstadt, gewerbfleißig. Fabrizirt Maroquin, der von hier seinen Namen hat, lebhafter Karawanenhandel. Fez, 100000 Einw., wichtigste Industriestadt des Landes, fabrizirt Fez, Saffian, Waffen, lebhafter Handel. Andere Hafenplätze sind Tanger, Tetuan, an der Straße von Gibraltar und am Mittelmeere. Mogador, 20000 Einw., am atlantischen Ocean, wichtig für den Handel mit dem Sudan, nach welchem von hier Karawanen gehen. Im Inneren des Landes ist die Oase Tafilelt ein sehr wichtiger Mittelpunkt des Karawanenverkehrs.

Die Presidios sind spanische Waffenplätze an der marokkanischen Küste. Hieher gehören: Ceuta, Gomera, Alhucemas, Melilla, Tetuan und die Chafarinas-Inseln.

Senegambien.

An der Mündung des Senegal hat Frankreich Besitzungen von durchaus tropischem Charakter, für Europäer äußerst ungesund. Importirt werden europäische Industrieprodukte, ausgeführt Senegalgummi, Erdnüsse, Palmöl, Häute, Wachs, Holz, Elfenbein und Gold. Hauptort ist St. Louis an der Mündung des Senegal 15500 Einw. Südlicher am Cap Verde liegt Gorée. Verkehrsmittel der Besitzung ist der Senegal, auf welchem Dampfer bis Bakel hinaufgehen, dorthin kommen die Karawanen vom oberen Niger und aus der Sahara.

Britisches Besitzthum am Gambia und Sierra Leone.

An der Mündung und dem unteren Gambia haben die Engländer ein Gebiet von tropischer Natur in Besitz genommen, welches hauptsächlich Erd-

nüsse exportirt. Hauptplätze Bathurst, an der Mündung des Flusses und Georgetown, weiter aufwärts. Hauptverkehr hauptsächlich mit Frankreich und Nordamerika.

Noch südlicher, an der Sierra Leone umfassen die britischen Besitzungen etwa 22 Quadr.-Meilen. Waren früher Hauptsitz des Sklavenhandels und liefern jetzt Gold, Oel, Elfenbein, Felle, Droguen, Farbhölzer; Hauptplatz ist Freetown.

Liberia.

24800 Quadr.-Kilom. mit etwa 718000 Einw. Die Neger-Republik Liberia, an der Pfefferküste gelegen, wurde von philanthropischen Amerikanern für befreite Negersklaven gegründet und erklärte sich später als selbstständige Republik. Für den Verkehr ist sie von geringer Wichtigkeit. Exportirt werden Palmöl, Holz, Felle, wenig Zucker und Kaffee. Hauptplatz Monrovia, mit etwa 13000 Einw. und einem Ankerplatz.

Die Goldküste.

Dieser Küstenstrich am Busen von Guinea steht unter britischem Einflusse, doch sind viele Küstenplätze im Besitze der Niederländer. Der Handel exportirt Gold, Elfenbein, Oel, Häute, Hölzer und Droguen. Das Klima ist höchst ungesund. Hinterland dieses Küstengebietes ist das Königreich der Aschantis. Hauptplatz der Niederländer Elmina, der Engländer Cape-Coast-Castle. Noch weiter östlich am Busen von Guinea haben die Engländer in der Insel Lagos einen wichtigen Handelsplatz mit 50000 Einw.; exportirt Palmöl in großen Mengen. Lebhafter Handel mit den landeinwärts gelegenen Hinterländern. Regelmäßige Dampfschifffahrt nach Liverpool.

Gabon.

Die französische Besitzung Gabon mit etwa 160000 Einw., an der Mündung des gleichnamigen Flusses ist zur Ansiedelung wenig geeignet, liefert aber Kautschuk, Elfenbein und werthvolle Hölzer. Der Handel wird fast bloß von Engländern und Amerikanern geführt.

Das portugiesische West-Afrika.

Angola und Ambriz, Benguela, Mossamedes, zusammen etwa 809400 Quadr.-Kilom. mit 2 Mill. Einw., an der Südwestküste Afrikas. Weites Küstengebiet, nach dem Innern zu mit unbestimmten Grenzen, im Besitz Portugals. Das Land steigt von der Küste nach dem Innern aufwärts, ist vom Congo und Coanza bewässert, von tropischer Fruchtbarkeit, aber außer-

ordentlich ungesund. Exportirt werden Hölzer, Wachs, Elfenbein. Hafenstädte sind in Angola: San Paolo de Loando mit 12000 Einw., in Benguela und in Mossamedes die gleichnamigen Plätze. Die ausgedehnten Küstenstriche, welche zwischen diesen portugiesischen Besitzungen und der britischen Cap-Colonie liegen, sind für den Weltverkehr noch vollständig bedeutungslos.

Die Cap-Colonie.

580395 Quadr.-Kilom. mit etwa 800000 Einw., Gebirgs- und Hügelland an der Südspitze Afrikas, von den Holländern colonisirt, jetzt aber in britischem Besitz. Herrschende Sprache im Innern ist noch das Niederländische, an den Küstenplätzen das Englische. Das Land ist sehr fruchtbar, wenn auch nur spärlich bewässert. Sein Hauptreichthum besteht in Ackerbau und Viehzucht. Sehr wichtig ist namentlich die Produktion veredelter Schafwolle geworden. Strauße werden als Federvieh gezüchtet. Auch der Wein ist ein ergiebiger Ausfuhrartikel, namentlich vom Cap Constantia, ferner Kupfer aus unerschöpflichen Minen; auch Felle, Straußfedern, Getreide, Tabak, Wachs, Hölzer kommen zur Ausfuhr. Die Einfuhr bringt europäische Fabrikate. Dem Verkehr im Innern liegt die große steinige Karro-Wüste hinderlich im Wege; doch hat das Land seinen regelmäßigen Postverkehr, Telegraphen und Eisenbahnen. Unter letzteren namentlich die Linie von Capstadt nach Wellington und von Port-Elisabeth nach Grahamstown wichtig. Im Innern wird der Verkehr mit stark bespannten Ochsenwagen betrieben.

Münze, Maß und Gewicht englisch.

Handelsplätze:

Die Capstadt, 28500 Einw., an der Tafel-Bai; mit gutem Hafen. Sehr günstig für den Weltverkehr gelegen und wichtiger Haltplatz der Seeschiffe; bedeutender Handel. Port Elisabeth, an der Algra-Bai, Hafen für die östlichen Landestheile.

Westgriqualand mit etwa 40000 Einw., worunter 12000 Europäer, ist seit 1877 der Capcolonie einverleibt.

Natal.

48560 Quadr.-Kilom. und 326959 Einw., nordöstlich von der Capcolonie; britischer Besitz, Gebirgsland, schön bewässert und sehr fruchtbar; durch ein Gebiet freier Kaffern von der Capcolonie getrennt; an der Küste für den Anbau tropischer Produkte sehr geeignet. Landeinwärts schöne Waldlandschaften. Ausfuhrartikel sind Wolle, Zucker, Häute, Baumwolle, Elfenbein, Straußfedern. Die Berge sind außerdem reich an Kohlen und Eisen. Die Colonie hat schon eine kleine Eisenbahnstrecke. Hauptort: Port Natal, 5000 Einw.

Die Transvaal-Republik.

296175 Quadr.-Kilom. mit 315000 Einw., worunter 40000 Weiße, von holländischen Bauern gegründet und weit in das Innere von Südafrika reichend, treibt hauptsächlich Viehzucht und Anbau europäischer Feldfrüchte und ist seit 1877 von der englischen Regierung als Transvaal-Provinz annectirt worden.

Die Oranje-Republik.

Etwa 110000 Quadr.-Kilom. mit 45000 Weißen und 20000 Eingebornen; gleichfalls von holländischen Bauern gegründet, hat diese Republik im Innern von Südafrika gelegen, sehr fruchtbaren Boden. Viehzucht, insbesondere Wollproduktion Haupterwerb. Außer Viehprodukten werden auch Häute, Elfenbein und Straußfedern ausgeführt, in neuerer Zeit sind reiche Diamantengruben gefunden worden. Industrie fehlt. Eingeführt werden europäische Fabrikate. Hauptort Bloemfontein, 1000 Einw.

Das portugiesische Ostafrika.

991150 Quadr.-Kilom. mit 300000 Einw., nördlich von den britischen Besitzungen, beanspruchen die Portugiesen von der Delagoa-Bai bis zum Cap Delgado die afrikanische Ostküste, sowie die im Innern gelegenen Landschaften, namentlich die Küste von Sofala, Kilimane und Mosambique. Die Küstenländer sind von den Strömen Limpopo, Zambesi und Rufuma bewässert, welche aber für die Schifffahrt wegen ihrer reißenden Strömung ungeeignet sind. Das Land ist ungesund, stellenweise von tropischem Reichthum, jedoch nicht im Geringsten angebaut, noch ein Hauptsitz des Sklavenhandels. Exportirt werden Elfenbein, Gold, Kautschuk. Die Verkehrsmittel sind außerordentlich primitiv. Hauptplätze: Mosambique, mit 7000 Einw.; herabgekommen. Kilimane, an der Mündung des Zambesi; Hafenplatz. Tete, am Zambesi, vollständig in Verfall.

Sansibar.

Die Insel Sansibar an der afrikanischen Ostküste, mit 29 Quadr.-Meilen und etwa 380000 Einw., ist der wichtigste Handelsplatz derselben. Dort haben Araber ein Reich gegründet, welches sich weit über die Ostküste ausdehnt. Es ist jetzt Hauptsklavenmarkt und der Handel fortwährend im Steigen; er exportirt außer Sklaven Elfenbein, Gewürze und Kopal-Gummi, importirt dagegen europäische Fabrikate, hauptsächlich Baumwollzeuge, Glasperlen, Eisen- und Messingdraht. Der Hafen ist gut und sehr frequent. Europäische Seevölker haben dort ihre Consuln.

Abessinien (Habesch).

7450 Quadr.-Meilen mit etwa 3 Mill. Einw.; das ehemalige Kaiserreich, in mehrere kleine Reiche zerfallen, von Bürgerkriegen zerrüttet. Culturfähiges Terrassenland; nach dem Innern zu stellenweise Hochgebirgsland; nur wenig angebaut. Gerste, Weizen, Mais, Hülsenfrüchte, Baumwolle, Kaffee sind Hauptprodukte; außerdem lebhafte Viehzucht; Industrie nur unbedeutend und für den heimischen Bedarf; auch der Handel nur wenig entwickelt. Hohe steile Gebirgsketten erschweren den Verkehr. Die Flüsse für die Schifffahrt nicht brauchbar. Exportirt werden Honig, Wachs, Gold und Elfenbein; eingeführt nur europäische Fabrikate.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Handelsplätze sind:

Gondar, 6000 Einw. Adra, 2000 Einw. und Tadschura, Küstenplatz am Golf von Aden.

Das Somali-Land.

Die östlichste Spitze von Afrika umfassend, flach und unfruchtbar. Exportirt Droguen, Kaffee, Straußfedern und Häute. Handelsplätze: Zeila, am Golf von Aden, Berbera, Marktplatz. Härrär, im Innern des Landes, Sitz eines Sultans, mit lebhaftem Handel. Exportirt Elfenbein, Sklaven, Baumwollstoffe, Maulthiere, Kaffee und Anderes; importirt Fabrikate.

Der Sudan.

Das große Gebiet südlich der Wüste Sahara, vom Nil im Osten bis zu den Nigerländern im Westen wird als Sudan bezeichnet. Zerfällt geographisch in den nördlicheren Tiefsudan und in den südlicheren Hochsudan. Politisch besteht es aus einer Reihe von muhamedanischen Negerreichen, welche auf Karawanenwegen theils durch die Sahara, theils durch Aegypten, theils aus Marocco europäische Waaren empfangen und ihre Rohprodukte abgeben. Die Bevölkerung ist zahlreich; die Produktion großentheils eine reichliche. Die einzelnen Staaten des Sudan sind:

Darfur, mit dem Handelsplatze Kobbe. Wadai, mit dem Hauptplatze Wara. Bagirmi, mit dem Hauptplatze Massena. Bornu, mit dem Hauptplatze Kuka. Letzteres etwa 60000 Einw. Socoto oder Haussa, das größte dieser Reiche, mit den Hauptplätzen Sokoto und Kano, dem größten Marktplatz in Centralafrika. Gando, Massina und die Fellata-Länder; Hauptplatz: Timbuktu, der bedeutendste Markt im Westen von Inner-Afrika.

Die afrikanischen Inseln.

Die Azoren, 2388 Quadr.-Kilom. mit 261907 Einw., portugiesisches Besitzthum; 9 bewohnte Inseln, häufig zu Europa gerechnet, dessen Continent sie näher liegen, als dem afrikanischen; liefern Südfrüchte, Wein, Getreide, Orseille, Zuckerrohr, Kaffee und Vieh zur Ausfuhr. Die Insel St. Michael exportirt große Massen von Orangen. Die wichtigsten Plätze sind Punta Delgada auf der Insel St. Michael, 15885 Einw. Angra auf der Insel Terceira 11380 Einw. und Horta auf der Insel Fayal, die beste Rhede der Inseln. Zu diesen gehören noch: Pica, Santa Maria, Flores, San Jorge, Graciosa und Corvo.

Die Madeira-Gruppe, 815 Quadr.-Kilom. und 120315 Einw., hauptsächlich Madeira und Porto Santo; portugiesisches Besitzthum; liefern Zucker, Kaffee, Orseille, Südfrüchte; der ehedem starke Weinbau ist durch die Traubenkrankheit fast vollständig vernichtet worden, aber jetzt wieder in langsamer Zunahme. Statt des Weines hat man in neuerer Zeit Zuckerrohr und Kaffee für die Ausfuhr angebaut. Hauptort ist Funchal mit 25000 Einw.

Capverdische Inseln oder Inseln des grünen Vorgebirges mit zusammen 3851 Quadr.-Kilom. und 90000 Einw. Im Allgemeinen unfruchtbar, liefern aber doch Zucker, Ricinus-Oel und Kaffee, auch viel Salz zur Ausfuhr. Hauptinsel ist San Jago mit dem Hauptorte Porto de Braya.

Fernando Po im Busen von Guinea, spanisches Besitzthum, sowie das benachbarte Annobon, Colonisation ohne Erfolg; Hauptprodukte: Yamswurzel, Palm-Oel und Schiffbauholz.

Die portugiesischen Guineainseln: St. Thomas und Principe, produciren Kaffee, Zucker, Baumwolle.

St. Helena und Ascension. Vollständig isolirt im atlantischen Ocean aber werthvoll als Schiffsstationen, beide britisches Besitzthum.

Madagascar, 591981 Quadr.-Kilom. mit 2½ Mill. Einw. (Christen). Diese große Insel gehört ihrer ganzen Natur nach nicht zu Afrika, auch ihre Bevölkerung ist von der afrikanischen verschieden. Gebirgig, weist sie einen außerordentlichen Reichthum an Produkten aller Art auf und ist auch commerciell günstig gelegen. Die Franzosen haben einzelne Theile in Besitz genommen, so namentlich die vorgelagerten Inseln St. Marie und Nossi-Bé, ebenso die Diego Suarez-Bai, an der Nordspitze. Der andere Theil der Insel steht unter einer eigenen Dynastie, welche dem Einflusse europäischer Cultur keineswegs abgeneigt ist. Die wichtigsten Produkte sind Reis, Vieh, Nutzholz, Gewürze, Oel, Tabak, Indigo, Kaffee und eine Reihe sehr ergiebiger Nahrungspflanzen. Die einheimische Industrie liefert hauptsächlich Matten und Webstoffe. Zur Ausfuhr kommt Vieh und Reis; Handel wird hauptsächlich durch englische Schiffe über Mauritius getrieben. Hauptort ist Tananarivo mit 75000 Einw., im Innern der Insel. Der wichtigste Ausfuhrhafen Tamatava, an der Ostküste.

Die Comoro-Inseln, im Canal von Mosambique, vulkanisch und fruchtbar; liefern Zucker, Schiffbauholz, Arnka-Nüsse, Reis, Honig, Schildkrotschaalen. Von diesen Inseln ist Mayotte von den Franzosen in Besitz genommen; die anderen noch unabhängig.

Die Mascarenen, östlich von Madagascar, im indischen Ocean gelegen, zum Theil britisches, zum Theil französisches Besitzthum. Hieher gehören:

Réunion, 1979 Quadr.-Kilom. mit 183529 Einw., die wichtigste Zucker-Colonie Frankreichs; außerordentlich werthvoll und fruchtbar. Produzirt jährlich gegen 90 Mill. Kilogramm Zucker. Als Arbeiter dienen asiatische Kulis. Die jährliche Handelsbewegung beträgt gegen 100 Mill. Francs. Hauptstadt St. Denys mit 36000 Einw.

Mauritius, die andere der Mascareneninseln, 1847 Quadr.-Kilom. und 339371 Einw., britisches Besitzthum; produzirt ebenfalls hauptsächlich Zucker in großen Massen; ist eines der glänzendsten Beispiele der britischen Colonisationsthätigkeit; hat auch schon kleine Eisenbahnlinie. Die meisten Zuckermühlen arbeiten mit Dampfkraft. Haupthafen Port Louis mit 40000 Einw.

Die Sechellen, zu Mauritius gehörig; 906 Quadr.-Kilom. mit 13391 Einw. Die Inseln sind von Korallenriffen umgeben; liefern werthvolles Holz, Baumwolle, Zuckerrohr, Schildkrot. Früher ebenfalls französisch, jetzt britisch. Hauptinsel Mahé mit dem Hafen Port-Victoria.

Socotora, am Cap Guardafui und dem Eingange des rothen Meeres. Vormals englisch; ungesundes Klima und schlechte Häfen; nur wenig besucht.

Dalakh-Inseln, im rothen Meere, treiben hauptsächlich Perlenfischerei.

Amerika.

Der Welttheil weist in seinen verschiedenen Bestandtheilen außerordentliche Mannigfaltigkeit der Wirthschafts- und Verkehrsverhältnisse auf. Der äußerste Norden verliert sich in unzugängliche Eiswüsten. In den östlichen Ländern der Vereinigten Staaten und des britischen Nordamerika regt sich ein ganz europäisches Wirthschaftsleben: große Städte, Landbau und Fabriken, See- und Landhandel, Eisenbahnen und Canäle. Im Westen dagegen noch spärliche Bevölkerung in ausgedehnten Berg- und Hochländern, ergiebiger Bergbau und Waldwirthschaft. Gegen Süden zu zeigen sich die Wirthschaftsverhältnisse immer primitiver. Wesentliche Unterschiede schafft der Gegensatz der energischen angelsächsischen Race im Norden und der trägen indianisch-spanischen Mischbevölkerung von Mexiko und Centralamerika. Westindien mit seinen reichgesegneten Inselfluren bildet fast eine wirthschaftliche Welt für sich. In ganz Südamerika ist mit wenigen Ausnahmen die zumeist indianische und Mischbevölkerung nicht im Stande, die Schätze ihres Welttheils durch Arbeit und Verkehr zu heben. Bedeutende Unterschiede der Volkswirthschaft ergeben sich hier durch die Natur: ausgedehnte Grasländer mit Viehzucht in den Ebenen am Orinoko und La Plata; großartige Waldungen mit üppigem tropischem Produktenreichthum in Brasilien und am ganzen Ostabhang der Cordilleren; Hochgebirgsländer mit mineralischer Produktion im Westen. In ganz Amerika aber ist Alles colossal: Ströme, Gebirge, Grasfluren, Waldungen. Ebenso die menschliche Natur: riesige Arbeitsenergie neben äußerster Trägheit und Verkommenheit.

Grönland.

Ein Stück des arktischen Archipels, ist Grönland im Innern von unzugänglichen Gletschern und Schneefeldern erfüllt; an den Küsten großentheils felsig. Die Ostküste ist vollständig unwirthlich, die Westküste spärlich bewohnt und dänisches Besitzthum. An ihr liegen die Ansiedlungen, welche im Ganzen 9400 Einw. zählen. Im Sommer hat das bewohnte Grönland Alpenvegetation, welche den Rennthieren Nahrung gibt. Das Meer ist außerordentlich reich an Fischen und Robben, deren Fang den Haupterwerbszweig der Bevölkerung bildet. Mineralische Schätze scheinen reichhaltig vorhanden zu sein, namentlich Steinkohlen, Graphit. In neuerer Zeit ist Kryolith Ausfuhrartikel geworden. Die Zahl der eigentlichen Colonien beträgt sieben. Dieselben exportiren Thran, Seehundhäute, verschiedene Felle und Pelze, Eiderdunen, verschiedene Fischprodukte, Graphit und Kryolith. Importirt werden Nahrungsmittel und europäische Fabrikate für den Haushalt. Die Handelsplätze sind weit von einander entlegen.

Britisch-Nord-Amerika.

$8_{,9}$ Mill. Quadr.-Kilom. Besteht zur Zeit aus der sog. Dominion of Canada und der Insel Neu-Fundland. Das ungemein ausgedehnte Gebiet ist reich gegliedert, im Osten und im Norden größtentheils flach, im Westen von den verschiedenen Ketten der Felsgebirge durchzogen. Die Bewässerung ist eine sehr reichliche und für den Verkehr werthvoll. Hauptstrom im Osten ist der St. Lorenz, als Abzug der großen canadischen Seen, die ebenfalls eine frequente Wasserstraße bis tief in's Innere des Landes bilden. In die Hudsonsbai ergießen sich der Saskatschewan, und der Churchill, beide verschiedene große Seen durchfließend und für den Binnenverkehr des Landes wichtig. Ebenso der Athabaska mit dem gleichnamigen See, dem Sklavenflusse und dem Sklavensee, sowie südlicher der Winipeg-See. Der große Mackenzie-Strom, der aus dem Sklavensee in das Polarmeer strömt, ist für den Verkehr wegen seiner nördlichen Lage minder bedeutend. In den stillen Ocean strömen der Fraser und der Columbia. Das Klima ist in den verschiedenen Theilen des britischen Nordamerika ungemein verschieden; in der Nachbarschaft der großen Seen gemäßigt, gegen Norden zu arktisch. Im Allgemeinen besitzt der Westen milderes Klima als der Osten, wo namentlich Labrador sehr unwirthlich ist. Die Bevölkerung des Landes beträgt $3_{,8}$ Mill. Einw., worunter 1 Mill. Franzosen und nur 94000 Indianer, das Uebrige größtentheils Briten.

Produktion. In dem eigentlichen Canada, am St. Lorenzstrome und den canadischen Seen wird mit Erfolg Getreide angebaut, namentlich Mais, Gerste, auch Weizen. Ungleich wichtiger aber sind die Wälder und die Waldprodukte; namentlich in Obercanada, im Felsengebirge und in Columbia bedecken große Waldungen ausgedehnte Landschaften und liefern werthvolles Nutzholz, auch Ahornzucker, Harze, Theer und dergleichen. Von großer Wich-

tigkeit ist auch heute noch die Jagd auf die zahlreichen Pelzthiere, Bären verschiedener Art; kleinere Raubthiere, Marder u. s. w.; Luchse, Füchse, Biber und Bisamratten sind die wichtigsten. Die Büffel, ehedem im Westen sehr häufig, in starker Verminderung. Ungemein einträglich ist auch der Fischfang, sowohl im Lorenzstrome als im Fraser und den übrigen dem stillen Ocean zufließenden Strömen. Berühmt und schon früher erwähnt der Stockfischfang bei Neufundland und im Lorenzbusen. An mineralischen Schätzen finden sich im Westen, namentlich auf der Vancouver Insel und in britisch Columbia, Massen von Gold, anderwärts Eisenerze in großen Mengen und Kupfer in außerordentlich reichen Lagern am Oberen-See. Steinkohlen sind namentlich auf der Insel Cap Breton und auf Vancouver.

Industrie, Handel und Verkehr. Die Industrie ist noch wenig entwickelt und hauptsächlich Holzindustrie. Eifrig wird der Schiffbau betrieben, auch für die Ausfuhr. Handel wird zumeist mit Großbritannien und den Vereinigten Staaten getrieben. Bei einer Gesammtausfuhr von circa 90 Mill. Dollars sind die wichtigsten Ausfuhrartikel: Produkte der Wälder, des Ackerbaues, Thiere und thierische Produkte, Produkte des Bergbaues und des Fischfangs. Eingeführt werden europäische Fabrikate. An Verkehrsmitteln dienen außer den schon genannten Flüssen, die zahlreichen anderen Binnenwasserwege, die mit Booten befahren werden, die Eisenbahnen, welche zwar sehr ausgedehnt sind, sich aber doch auf die Grenzgebiete gegen die Vereinigten Staaten beschränken. Die Gesammtlänge der canadischen Eisenbahnen beträgt über 7000 Kilom. Die Handelsflotte Canadas zählt gegen 7000 Schiffe, worunter über 600 Dampfer. Ein ausgedehntes Telegraphennetz wird von mehreren Gesellschaften betrieben. Die Colonie hat ihre eigenen Finanzen, bei welchen Haupteinnahmen die Zölle bieten und eine Staatsschuld von 124 Mill. Dollars. Uebrigens sind Münze, Maß und Gewicht die englischen.

Haupthandelsplätze:

Quebec, 59699 Einw., am Lorenzstrom, mit gutem Hafen, treibt starken Schiffbau. Montreal, 107225 Einw., auf einer Insel im Lorenzstrom. Wichtigster Handelsplatz in britisch Nordamerika; Hauptplatz für den Pelzhandel. Ottawa, 21545 Einw., Stapelplatz für den Holzhandel. Kingston, 12407 Einw., am Ausflusse des Lorenzstromes aus dem Ontario-See; lebhafter Getreidehandel. Toronto, 46092 Einw., am Ontario-See; Handel mit Landesprodukten. Halifax, 29582 Einw., in Neu-Schottland; Station der europäischen Dampfer; mit lebhaftem Handel. Charlottetown auf der Prinz Eduards-Insel; exportirt Vieh. St. John, 28805 Einw., Hauptstadt von Neufundland, mit gutem Hafen; Hauptstation für die Stockfischfänger. Im ehemaligen Hudsonsbai-Territorium gibt es nur kleine Ansiedelungen, besonders für die Pelzjäger. Auf der Vancouver Insel ist Viktoria; in britisch Columbia: Neuwestminster Hauptplatz.

Die französischen Inseln St. Pierre und Miquelon bei Neufundland Stationen für Stockfischfänger.

Die Bermudas oder Sommerinseln, 106 Quadr.-Kilom. mit 13302 Einw., britisches Besitzthum; an der großen aus Europa nach Amerika führenden Fahrbahn. Treiben Schiffbau, Strohflechterei, Fischerei und Walfischfang. Exportirt werden Salz, Cedernholz; wichtig sind die Inseln als Erfrischungsstation für die Schiffe.

Die Vereinigten Staaten.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, 9,333680 Quadr.=Kilom. mit 38,925598 Einw., bestehen zur Zeit aus 38 eigentlichen Staaten, dem Bundesdistrikte Columbia und 10 sog. Territorien. Die einzelnen Staaten und Territorien siehe unten. Das große Gebiet ist von der Natur vorzüglich ausgestattet. Die Gliederung der Küsten zwar keine so reichliche, namentlich im Westen am stillen Ocean; aber im Osten doch mit einer hinreichenden Zahl guter Häfen. Der ganze Osten ist mit Ausnahme der denselben durchziehenden Kette der Apalachischen Gebirge flach und überall culturfähig. Vom großen Stromthale des Mississippi an erhebt sich der Boden sehr allmählig bis zur mannigfach verzweigten Kette der Felsengebirge. Westlich von dieser sind ausgedehnte Hochländer, gegen den stillen Ocean zu abgeschlossen von der Hochgebirgskette der Sierra Nevada.

Die Bewässerung des Landes ist, namentlich im Osten, eine sehr reichliche. Fünf große Seen, der Obere See, Michigan=, Huron=, Erie= und Ontario=See finden ihren Abfluß in dem mächtigen St. Lorenzstrome. Von Nord nach Süd durchströmt der Mississippi, der „Vater der Ströme", das ganze Gebiet und empfängt gewaltige Nebenflüsse: den Missouri, Kansas und Arkansas von Westen; den Ohio und Tenessee von Osten. In den atlantischen Ocean ergießen sich eine Reihe von Strömen, darunter für den Verkehr am wichtigsten der Hudson, Delaware, Potomak, Savannah. In den stillen Ocean münden der Columbia, Sakramento und der gewaltige, leider für die Schifffahrt unbrauchbare Colorado; längs der mexikanischen Grenze endlich strömt der Rio Grande del Norte dem Golf zu. Ueber die Erweiterung dieses Wasserstraßennetzes durch Canäle s. u.

Bei der ausgedehnten Erstreckung des Gebietes von Norden nach Süden und den verschiedenen Höhenlagen ist auch das Klima ein sehr mannigfaltiges und gestattet den Anbau überaus verschiedener Produkte. Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten, zusammengewachsen aus Einwanderern der europäischen Länder, hauptsächlich Briten und Deutsche, hat die einheimische Bevölkerung bis auf wenige Reste verdrängt und ist in einer so lebhaften Zunahme begriffen, wie kaum ein anderes Volk der Erde.

Landwirthschaft. Waldprodukte. Landwirthschaft wird hauptsächlich in den östlichen und mittleren Staaten getrieben, aber in sehr verschiedenen Formen und mit verschiedenen Produkten. Die eigentlichen Ackerbau=Staaten liegen zwischen den canadischen Seen, den Apalachen und dem Missouri. Hier sind Mais und Weizen die Hauptprodukte. Die eigentlich amerikanische Bodenfrucht ist der Mais. Tabakbau in den meisten Staaten, namentlich aber zwischen dem 34. und 40. Grad nördl. Br. Reis hauptsächlich in den sumpfigen Küstenstaaten des Südens, in Südcarolina und Georgia. Baumwollcultur in den Staaten am Golf von Mexiko und in Georgia. Allerdings hat sie durch den Bürgerkrieg und durch die Aufhebung der Negersklaverei ungemein gelitten; ist aber jetzt wieder im Aufschwunge begriffen. Zucker in den Südstaaten, in Lousiana, auch in Carolina, Florida, Tenessee; Hopfen in Neu=York; Hülsenfrüchte in verschiedenen Staaten. Seidenzucht nur in Californien. Wein gedeiht in den meisten Staaten, wird aber vorzugsweise in Californien gebaut. Im Ganzen gehören die Vereinigten Staaten zu jenen

Ländern der Erde, welche die reichsten Erträge des Bodens gewinnen. Großartig sind trotz mancher Waldverwüstung heute noch die Produkte der Wälder. Der Norden producirt hauptsächlich Bauholz, der Süden seine Werk- und Farbhölzer. Die ausgedehnten Waidelandschaften liefern vielfach Viehfutter zur Ausfuhr. Die Viehzucht ist in lebhaftem Aufschwung und die Zahl der Thiere in enormer Zunahme. Man zählt schon 27 Mill. Stück Rindvieh, 34 Mill. Stück Schafe, 31 Mill. Schweine. Butter, Käse, Schweinfleisch werden in Massen exportirt.

Im Norden und in den Felsengebirgen wird noch Jagd auf Pelzthiere getrieben, hat sich allerdings durch die vielfachen Nachstellungen sehr verringert; ebenso sind die Büffel immer seltener geworden. Sehr ergiebig dagegen heute noch die Fischerei, sowohl an den Meerküsten (Stockfischfang bei Neufundland und Makrelenfang), als auch in den westlich zum stillen Ocean führenden Strömen, namentlich in Columbia, von wo Lachse exportirt werden.

Bergbau. Unerschöpflichen Reichthum birgt das Land an nutzbaren Mineralien aller Art und übertrifft hierin alle Länder der Welt. Dieses gilt namentlich von den Kohlenlagern, welche das ganze Mississippibecken umgeben. Etwa der zehnte Theil des ganzen Gebietes trägt Steinkohlen. Am bedeutendsten sind die Kohlenlager in Pennsylvanien. Die jährliche Produktion übersteigt die Summe von 40 Mill. Tonnen. Pennsylvanien ist auch reich an Petroleumquellen, welche unerschöpfliche Mengen in den Welthandel liefern. Eisenerze finden sich in verschiedenen Staaten, besonders in Pennsylvanien, Newyork, Missouri, Michigan und die jährliche Produktion beträgt 2—3 Mill. Tons. Die Eisenproduktion kann noch bedeutend gesteigert werden, da die Lager scheinbar unerschöpflich sind. Kupfer kommt ebenfalls in kolossaler Menge, namentlich in Michigan und Tenessee vor; Zink und Nickel in Pennsylvanien, Quecksilber in Californien, Gold bekanntlich in Californien, aber auch in den benachbarten Territorien. In neuester Zeit ist die Silberproduktion von Nevada überaus wichtig geworden und beträgt jetzt ein Viertel der gesammten Silberproduktion der Erde, jährlich 16—17 Mill. Dollars.

Industrie. Diese ist in einigen Staaten vollständig auf der Höhe der europäischen, in manchen Artikeln wird sie sogar von der europäischen nicht erreicht. Die Hauptindustriezweige sind die Eisenindustrie, Lederfabrikation, Baumwoll- und Wollindustrie. In der Verarbeitung des Eisens leisten die Staaten Vorzügliches, namentlich im Maschinenbau. Ihre landwirthschaftlichen Maschinen, Nähmaschinen und Verkehrsmaschinen sind unübertroffen und gehen auch in's Ausland, ebenso Uhren. Die großartige Lederfabrikation hat ihren Hauptsitz in Massachusetts, die Baumwoll- und Wollindustrie in den sog. Neuengland-Staaten. Der Stand der Baumwollindustrie erscheint, wenn man bedenkt, daß Amerika das Mutterland der Baumwolle ist, als ein durchaus nicht günstiger. Von anderen Industrieerzeugnissen sind noch Seidenwaaren, Mehl, Zucker, Spirituosen, Bier, Papier, Seife, Holzwaaren erwähnenswerth; endlich große Schlächtereien, Tabakfabriken, Kautschukfabriken. Fast kein inländischer Industriezweig deckt indessen den heimischen Consum, nur die Maschinenfabrikation concurrirt siegreich mit dem Auslande.

Handel. Die Vereinigten Staaten sind einer der ersten Staaten des Welthandels und ist ihr Handel, einestheils begünstigt durch den großartigen Produktenreichthum, anderntheils durch die natürlichen und künstlichen Verkehrsmittel, durch das eminente Speculationstalent des amerikanischen Volkes, bis in die neueste Zeit fortwährend in glänzendem Aufschwung gewesen. Aller-

dings fehlt dem amerikanischen Handel jene Solidität, welche den deutschen und den englischen Handel so hoch stellt. Papiergeldwirthschaft und übertriebene Speculationswuth sind bedenkliche Schatten desselben. Der Binnenhandel ist namentlich an den großen Seen sehr lebhaft. Im auswärtigen Handel geht bei weitem der lebhafteste Verkehr nach Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Westindien; sodann nach dem britischen Nordamerika, nach Mexiko, Südamerika, China und Japan. Die wichtigsten Artikel der Einfuhr sind Thee, Kaffee, Rohseide, Wolle, Baumwollwaaren, Leinwand, Handschuhe, Seidenwaaren, Cigarren, Wein, Wollwaaren u. s. f. Die wichtigsten Ausfuhrartikel: Fische, Holz, Pelzwerk, Getreide und Mehl, Baumwolle, Tabak, Petroleum, Steinkohlen, Eis, Kupfer, Quecksilber, Gold, Silber, Schweinefleisch. Sehr bedeutend ist der Umsatz in edlen Metallen. Hauptausfuhrhafen ist Newyork, in geringerem Maße Boston und Baltimore. Der Werth der Einfuhr betrug 1875—76 476 Mill., jener der Ausfuhr 645 Millionen Dollars. Bis zum Jahr 1873 waren Ein- und Ausfuhr beständig im Steigen, seit jenem Jahre ist ein bemerklicher Rückgang eingetreten.

Verkehr. An Verkehrsmitteln besitzen die Vereinigten Staaten zunächst in den canadischen Seen und den obengenannten Strömen ein großartiges Netz von Binnenwasserstraßen. Die verschiedenen Stromsysteme sind durch ein großartig ausgebildetes Canalnetz verbunden, welches namentlich dem Absatz der Rohprodukte des Inneren nach den Seeplätzen dient. Die bedeutendsten Canäle sind: der Erie-Canal, welcher mit seinen verschiedenen Zweigen den Verkehr zwischen dem atlantischen Ocean und dem Erie-See unterhält, ferner der Ohio-Erie-Canal, welcher den Ohio mit der See verbindet; der Chesapeak-Ohio-Canal in Maryland und Virginien, der Wabash-Erie-Canal, den Erie-See mit dem Ohio verbindend, der Illinois-Michigan-Canal zwischen dem Michigan-See und dem Mississippi. Das gesammte Canalnetz der Vereinigten Staaten umfaßt über 4500 Meilen Canäle, welche zusammen über 100 Mill. Dollars gekostet haben.

Ueberaus großartig ist auch die Entwickelung des nordamerikanischen Eisenbahnnetzes. Dasselbe umfaßte (1877) 124674 Kilom. Linien. Dieses Eisenbahnnetz ist allerdings über die einzelnen Staaten sehr ungleichmäßig vertheilt, am dichtesten begreiflicher Weise im Osten. Die Regierung hatte die Eisenbahnunternehmungen vielfach erleichtert und durch Zusammenwirken der amerikanischen Unternehmungsfreiheit und des Unternehmungsgeistes entstand das großartigste Eisenbahnnetz der Welt. Vielfach sind die amerikanischen Eisenbahnen Vorläufer der Cultur und Gründer von Städten geworden. Die durch die Lokalverhältnisse gebotene Leichtigkeit in der Construktion wird aufgewogen durch die mustergültige Construktion der Betriebsmittel. Der Betrieb ist möglichst wohlfeil und namentlich auf Ersparnisse an Personal eingerichtet. Die übermäßige Entwickelung der nordamerikanischen Eisenbahnen hat aber zu bedenklichen volkswirthschaftlichen Zuständen geführt, namentlich sind die ganz großen Unternehmungen, wie die Pennsylvania-Railway, die Newyork-Central-R., die Baltimore-Ohio-R., die Chicago-Northwestern, die Illinois-Central-R. und die Pacific-R. in einer Weise angewachsen, daß sie zusammen über ein Viertel aller amerikanischen Bahnlinien in ihrer Gewalt haben und mit ihren Tarifbestimmungen die wirthschaftlichen Verhältnisse ausgedehnter Gebiete beherrschen.

Die amerikanische Handelsflotte ist eine der ersten der Welt, doch gegenwärtig im Rückgang begriffen. Sie beträgt im Ganzen 18257 Segel-

schiffe und 4320 Dampfer mit zusammen 4 Mill. Tonnen. Berühmt ist der Schiffbau der Amerikaner und waren namentlich die Schnellsegler (Klipper) von den Werften zu Baltimore lange als die ersten Handelsschiffe der Welt bekannt. In neuerer Zeit, seit Eisen das vorherrschende Schiffsbaumaterial geworden ist, ist der amerikanische Schiffbau durch den englischen wieder überflügelt worden.

Die Post der Vereinigten Staaten expedirt an Briefen und anderen Sendungen jährlich über 1000 Mill. Stück und bezieht bei einer Ausgabe von 33 Mill. eine Einnahme von 29 Mill. Der Telegraph wird von Privatgesellschaften betrieben und besitzt eine einzige größte Gesellschaft ein Netz von 122776 Kilom. Länge mit über 7000 Bureaux.

Credit, Banken. Das Creditwesen der Vereinigten Staaten ist wenig erfreulich. Der bedeutende Speculationsgeist des amerikanischen Volkes wird durch das Bankwesen sehr begünstigt; Grundbesitz, städtische Geschäfte und Eisenbahnen sind den Banken meist verpfändet und diese große verpfändete Gütermenge wird von den Bankspeculationen abhängig. Furchtbare Geld- und Handelskrisen waren schon die Folge übertriebener Speculation; die Vereinigten Staaten haben in ihrer Geschichte zahlreiche Bankbrüche zu verzeichnen. Dabei circuliren ungeheure Massen von Papierwerthen.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Es besteht eine gemeinsame Finanzwirthschaft der Union und daneben gesonderte Haushalte der Einzelstaaten. Die Union weist jetzt (für 1876) 316 Mill. Dollars Ausgaben und 438 Mill. Einnahmen, demnach einen Ueberschuß von 121 Mill. auf. Haupteinnahmsquelle sind die Zölle mit 148, die inneren Steuern mit 116 Mill. Die Verzinsung der Schuld fordert 100 Mill. (incl. Pacific-Bonds); die Schuld stellt sich (1876) auf 2081 Mill. Von den Einzelnstaaten haben die bedeutendste Schuldenlast Alabama 30, Massachusetts 33, Nordcarolina 38, Virginia 47 Mill.; Californien nur 3, Illinois nur 1 Mill.

Die einzelnen Staaten und ihre wichtigsten Handelsplätze sind (Bevölkerungsangabe von 1870):

1. Distrikt Columbia, 166 Quadr.-Kilom. mit 131700 Einwohnern. Washington, 109199 Einw., Sitz der Regierung der Vereinigten Staaten, aber als Handelsplatz unbedeutend.

2. Maine, 90646 Quadr.-Kilom. mit 626915 Einw., der nördlichste Staat der Union, am atlant. Ocean; reich bewässert; viele Waldungen. Portland, 31413 Einw., an der Casco-Bai; Rhederei und Schiffbau; exportirt Bauholz, Fische.

3. Newhampshire, 24035 Quadr.-Kilom. mit 318300 Einw., bergig, mit rauhem Klima; treibt Viehzucht und Industrie. Portsmouth, 9200 Einw., unweit der See, treibt Schiffbau, Seehandel, Stockfischfang.

4. Vermont, 26447 Quadr.-Kilom. mit 330551 Einw., Binnenstaat mit rauhem Klima; treibt hauptsächlich Viehzucht und Industrie. Burlington, 14400 Einw., Hafen, Schifffahrt auf dem Champlainsee.

5. Massachusetts, 20202 Quadr.-Kilom. mit 1,457351 Einwohnern, Küstenstaat mit vielen guten Seehäfen; sehr rührig in Handel, Schifffahrt und Industrie. Boston, 250526 Einw., an der gleichnamigen Bai; einer der wichtigsten Schiffsbauplätze; Mittelpunkt des Handels mit amerikanischen Industrieprodukten; Eisexport nach tropischen Ländern; Centrum der amerikanischen

Fischerei. Lowell, 40928 Einw., das amerikanische Manchester mit großartiger Baumwollindustrie.

6. Rhode-Island, 3382 Quadr.-Kilom. mit 217353 Einw., kleiner, sehr industrieller Küstenstaat; treibt auch Fischerei, Küstenhandel 2c. Hauptort Providence, 68904 Einw., mit gutem Hafen und lebhaftem Küstenhandel; auch starke Fabrikthätigkeit.

7. Connecticut, 12301 Quadr.-Kilom. und 537454 Einw., Küstenstaat mit mehreren guten Häfen; starke Viehzucht und Tabakbau. Newhaven, 50840 Einw., bedeutende Hafen- und Fabrikstadt.

8. Newyork, 121725 Quadr.-Kilom. mit 4,382759 Einw., der commerciell wichtigste Staat der Union, mit mannigfachen Bodenverhältnissen; gut angebaut. Newyork, 942292 Einw., an der Mündung des Hudson mit vorzüglichem Hafen, in welchem jährlich 8000 Schiffe verkehren. Der erste Handelsplatz von ganz Amerika und überhaupt nur von London, Liverpool und Hamburg als Seeplatz übertroffen. Die Verbindungen der Stadt reichen über alle Welttheile. Sie beherrscht einen großen Theil des amerikanischen Exports und Imports und besitzt selbst eine großartige Industrie. Brooklyn, 396099 Einw., eigentliche Vorstadt von Newyork, mit denselben wirthschaftlichen Verhältnissen. Albany, 76216 Einw., am Hudson, Export von Landesprodukten. Buffalo, 117714 Einw., am Erie-See, Hafen, treibt großen Getreide- und Holzhandel.

9. Pennsylvanien, 119135 Quadr.-Kilom. und 3,521951 Einw., einer der fruchtbarsten und reichsten Staaten der Union mit kolossaler Kohlen- und Petroleumproduktion. Philadelphia, 674022 Einw., mit schönem Hafen an der Delaware-Bai; Hauptexporthafen für Bodenprodukte, Petroleum und Eisenwaaren; hat auch lebhafte Küstenschifffahrt und Kohlenhandel; großartige Fabrikthätigkeit in Baumwollwaaren, Woll-, Tuch- und Schuhwaaren; Wagen- und Teppichfabrikation. Pittsburg, 86076 Einw., am Ohio, im Centrum großartiger Kohlenlager; mit riesigen Eisen- und Stahlwerken; Glasfabriken, auch Kupferschmelzen; Baumwollfabrik u. s. f. Sehr wichtiger Markt für Petroleum. Dampfschifffahrt auf dem Ohio zum Mississippi.

10. New-Jersey, 21547 Quadr.-Kilom. und 906096 Einw., kleiner Küstenstaat, theilweise sehr fruchtbar; Ackerbau, Viehzucht und Industrie. Newark, 105059 Einw., unweit der See mit lebhaftem Schiffsverkehr; fabrizirt Wagen, Leder, Wachs, Tuch, Tapeten.

11. Delaware, 5491 Quadr.-Kilom. mit 125015 Einw., kleiner Küstenstaat. Wilmington, 30841 Einw., am Delaware-Flusse.

12. Maryland, 28811 Quadr.-Kilom. mit 780894 Einw., Küstenstaat in vortheilhafter Lage; reich an Kohle und Eisen; wichtiger Tabakbau. Baltimore, 267354 Einw., an der Mündung des Patapsko in die Chesapeak-Bai, lebhaft aufblühende Stadt, mit großartigem Schiffbau und wichtigem Handel in Tabak und Baumwollwaaren.

13. Ostvirginien, 99317 Quadr.-Kilom. mit 1,225163 Einw., ehemaliger Sklaven- und Pflanzerstaat, treibt Tabakbau, Getreidebau, Viehzucht u. s. f. Hauptplätze: Richmond, 51038 Einw. Norfolk, 17000 Einw., an der Chesapeakbai.

14. Westvirginien, 59568 Quadr.-Kilom. mit 442014 Einw., Ackerbaustaat im Inneren. Wheeling, 18000 Einw., am Ohio; gewerbfleißig; in einem Steinkohlengebiet.

15. Nordcarolina, 131318 Quadr.-Kilom. mit 1,071361 Einw., ehe-

maliger Sklavenstaat; sehr fruchtbar; Plantagenbau, Reis u. a. Wilmington, 30841 Einw., Hafenstadt.

16. Südcarolina, 88056 Quadr.-Kilom. mit 705606 Einw., vormals Sklavenstaat, an der Küste; Plantagenbau. Charleston, 48956 Einw., mit gutem Hafen; wichtig für die Ausfuhr von Baumwolle und Reis.

17. Georgia, 150214 Quadr.-Kilom. mit 1,184109 Einw., vormals Sklavenstaat, an der Küste, Plantagenbau, hauptsächlich Baumwolle, Reis. Savannah, 23000 Einw., an der Mündung des gleichnamigen Stromes; exportirt Baumwolle, Reis, Holz. Atlanta und Augusta, Stapelplätze für Landesprodukte.

18. Ohio, 103502 Quadr.-Kilom. mit 2,665260 Einw., sehr fruchtbarer und reicher Ackerbau- und Industriestaat im Inneren. Hauptplätze: Cincinnati, 216239 Einw., am Ohio, Eisenbahnknotenpunkt; eine der wichtigsten Städte der Vereinigten Staaten; großartige Fabrikation: Gießereien, Maschinenfabriken, Spiritusbrennereien; kolossale Schweinschlächterei und sehr lebhafter Handel. Cleveland, 92829 Einw., am Eriesee, Eisen- und Kohlenindustrie; Handel auf dem Eriesee. Sandusky, 13000 Einw.; Toledo, 31584 Einw., Handelsstädte am Eriesee.

19. Michigan, 146202 Quadr.-Kilom. mit 1,184059 Einw., mitten zwischen den großen Seen gelegen; produzirt Holz und Getreide. Hauptplatz: Detroit, 79577 Einw., am Michigansee; mit lebhaftem Landesproduktenhandel. Auf den canadischen Seen Getreide-Export.

20. Indiana, 87562 Quadr.-Kilom. mit 1,680637 Einw., eine von den Kornkammern der Vereinigten Staaten; reichlich mit Eisenbahnen und Canälen versehen. New-Albany, 15400 Einw., Maschinenfabriken. Indianopolis, 48244 Einw., Hauptstadt, mit lebhafter Handelsthätigkeit.

21. Illinois, 143506 Quadr.-Kilom. mit 2,539891 Einw., ebenfalls eine wahre Kornkammer; auch sehr starke Viehzucht; reiche Erzlager. Hauptplatz: Chicago, 298977 Einw., am Michigansee und dem Illinoiscanal; großartiger Eisenbahnknotenpunkt. Jetzt die industrielle und commercielle Hauptstadt des ganzen mittleren Nord-Amerika. Erster Platz des Handels mit Getreide und Pöckelfleisch. Ueber 800 industrielle Etablissements: Eisengießereien, Zucker-, Tabak-, Hut- und Schuhfabriken. Ein großer Theil der Bevölkerung deutsch.

22. Wisconsin, 139658 Quadr.-Kilom. mit 1,054670 Einw., Ackerbaustaat, treibt auch Waldwirthschaft; Verkehr auf den Seen und dem Mississippi. Milwaukee, 71440 Einw., am Michigan-See; Hauptplatz für Getreidehandel; exportirt auch Bleierze.

23. Minnesota, 216336 Quadr.-Kilom. mit 439706 Einw., Ackerbaustaat, auch Holzexport. Hauptort: St. Paul, 20000 Einw., am Mississippi, gewerbfleißig und handelsthätig.

24. Jowa, 142561 Quadr.-Kilom. mit 1,194020 Einw., blühender Ackerbaustaat. Dubuque, 17000 Einw., am Mississippi; Bleiminen.

25. Missouri, 169250 Quadr.-Kilom. mit 1,721295 Einw., Ackerbaustaat am gleichnamigen Flusse. Hauptort: St. Louis, 310864 Einw, ebenfalls eine von den Hauptstädten des Westens. Sehr wichtiger Knotenpunkt des Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsverkehres; lebhaft aufblühend; Stapelplatz für Pelzwerk, Tabak, Hanf, Getreide, Vieh, Schweinefleisch, Metalle. Stark zunehmende Industrie in Eisen und Gespinnsten, Tabak-, Oelfabrikation. Großartige Schlächtereien, Zuckerraffinerien u. s. f.

26. Kentucky, 97587 Quadr.-Kilom. und 1,321011 Einw., prächtig

bewaldet, reich an nutzbaren Mineralien; auch ergiebige Bodenproduktion in Tabak ꝛc. Louisville, 100753 Einw., am Ohio; Mittelpunkt für den Tabakhandel.

27. Tennessee, 118099 Quadr.-Kilom. und 1,258520 Einw., am Mississippi und Tennessee-Flusse günstig gelagert; sehr fruchtbar. Memphis, 40226 Einw., am Mississippi, exportirt Baumwolle.

28. Alabama, 131365 Quadr.-Kilom. und 996992 Einw., Pflanzerstaat in heißfeuchtem Klima; mit üppiger Vegetation. Mobile, 32034 Einw., an der gleichnamigen Bai des mexikanischen Golfes. Sehr wichtig für den Baumwollexport.

29. Florida, 153498 Quadr.-Kilom. und 187748 Einw., Halbinsel; ausgedehnte Sümpfe; aber tropische Fruchtbarkeit. Pensacola, 5000 Einw., am mexikanischen Meerbusen; exportirt Baumwolle. Key West, Insel vor der Küste von Florida; wichtige Schiffs- und Lootsenstation.

30. Mississippi, 122129 Quadr.-Kilom. und 827922 Einw., Musterbaumwollstaat am gleichnamigen Flusse; sehr fruchtbar. Hauptort: Jackson, 3500 Einw., Baumwollhandel, und Natchez, 7000 Einw., deßgleichen.

31. Louisiana, 107082 Quadr.-Kilom. und 726915 Einw., außerordentlich fruchtbares Plantagenland im Mündungsgebiet des Mississippi. New-orleans, 191418 Einw., am Mississippi; bedeutendster Hafenplatz am mexikanischen Golf; Hauptstapelplatz für Baumwolle; exportirt aber auch die auf dem Mississippi herabkommenden Landesprodukte des Inneren.

32. Texas, 710554 Quadr.-Kilom. und 818579 Einw., größter Staat der Union; mit den Bedingungen lebhafter Produktion, aber arm an Bevölkerung und ohne Verkehr. Galveston, 13800 Einw., an der gleichnamigen Bai des mexikanischen Golfes; Haupthafen für den Staat Texas, mit lebhafter Schifffahrt; exportirt Baumwolle.

33. Arkansas, 135187 Quadr.-Kilom. und 484471 Einw., Prairieland in den Anfängen wirthschaftlicher Entwickelung; exportirt Landesprodukte. Little Rock, 12400 Einw., am Arkansasflusse; Baumwollexport; Verkehr mit New-Orleans.

34. Kansas, 210605 Quadr.-Kilom. und 364399 Einw., Prairieland am Kansas- und Mississippi-Flusse und den Pacific-Bahnen. Hauptplatz: Leavenworth, 17900 Einw., Handel mit Landesprodukten.

35. Nebraska, 196819 Quadr.-Kilom. und 122993 Einw., Prairiestaat mit ganz junger Cultur. Hauptplatz: Omaha, 16000 Einw., junge, aber rasch aufgewachsene Stadt; wichtig als Ausgangspunkt der Pacific-Eisenbahn.

36. Neumexiko, 313898 Quadr.-Kilom. und 91874 Einw., Territorium; spärlich bevölkert; Viehzucht Haupterwerb; mineralische Schätze. Hauptort: Santa Fé, Knotenpunkt von Karawanenstraßen. In der Nachbarschaft reiche Metallminen.

37. Colorado, 270644 Quadr.-Kilom. und 39864 Einw., Gebirgsland an den Felsengebirgen mit junger Cultur; reich an Metallschätzen. Denver, am Felsengebirge. In der Umgebung Goldlager.

38. Utah, 218784 Quadr.-Kilom. und 86786 Einw., Territorium; Berg- und Steppenland, von der Pacific-Bahn durchzogen. Wichtigster Ort: Salzseestadt, 12900 Einw., Hauptstadt der Mormonen. In der Umgebung blühender Ackerbau. Dampferverkehr auf dem Salzsee.

39. Nevada, 269672 Quadr.-Kilom. und 42491 Einw., Hochgebirgs-

land an der Sierra Nevada; reich an mineralischen Schätzen; in lebhaftem Aufschwunge. Virginia City, Minenstadt, am Abhange der Sierra Nevada; Mittelpunkt großartiger Silberminen.

40. Montana (Territorium), 372367 Quadr.-Kilom. und 20595 Einw., ödes Gebirgsland; vom Missouri bewässert, wo bis Fort Benton Dampfer verkehren. Reich an Mineralschätzen.

41. Idaho (Territorium), 223492 Quadr.-Kilom. und 14999 Einw., Gebirgsland, vielfach Wüste, ohne Verkehr. Reiche Mineralschätze.

42. Oregon, 246750 Quadr.-Kilom. und 90923 Einw., waldreiches Land am stillen Ocean; starke Holzausfuhr; Goldreichthum; vortreffliche Häfen. Portland, 8300 Einw., exportirt Holz.

43. Californien, 489441 Quadr.-Kilom. und 560247 Einw., am stillen Ocean; von der Natur mit großartiger Waldvegetation und Goldlagern ausgestattet; entschieden der schönste Staat der Union; treibt Acker- und Weinbau, Viehzucht, Waldwirthschaft; Alles unter den günstigsten Bedingungen; deßgl. Bergbau, Industrie und Handel. San Franzisko, 149473 Einw., an der prachtvollen gleichnamigen Bai; wichtigster Hafen an der ganzen Westküste von Amerika; in lebhaftem Aufschwunge; durch Eisenbahnen mit dem amerikanischen Osten, durch Dampfschifffahrts-Kurse mit Asien und Australien verbunden; erster Goldmarkt der Welt; exportirt den Reichthum von Californien und Nevada an Edelmetallen, außerdem aber auch Häute, Schafwolle, Kupfererze, Weizen und Mehl, Bauholz, Quecksilber; die Industrie sehr im Aufschwunge; Tuchfabriken, Leder-, Papier-, Seifen-, Glas-, Baumwoll-, Maschinenfabriken. Sacramento, 16300 Einw., lebhafte Handelsstadt im Inneren Californiens.

44. Washington (Territorium) 181275 Quadr.-Kilom. und 23955 Einw., waldreich und gebirgig, am stillen Ocean; Goldlager; Fischerei; Holzexport.

45. Dakota (Territorium) 390898 Quadr.-Kilom. und 14181 Einw., ödes Gebirgsland am oberen Laufe des Missouri.

46. Wyoming (Territorium), 253506 Quadr.-Kilom. und 9118 Einw., ödes Bergland im Felsengebirge; Bergbau.

47. Arizona (Territorium), 295030 Quadr.-Kilom. und 9658 Einw., am Colorado; Gebirgswüste; stellenweise fruchtbar.

48. Territorium Aljaska, 1,495380 Quadr.-Kilom. und 70461 Einw., der nordwestlichste, kalte, feuchte, von Hochgebirgen durchzogene Theil des Continents, vormals russisch, seit 1868 durch Kauf erworben: Neu-Archang'el, 2000 Einw., auf der Insel Sitka, treibt Pelzhandel.

49. Indianer-Territorium, 178679 Quadr.-Kil. und 68152 Einw., zwischen Texas und Kansas; Prairieland ohne Städte.

Mexiko.

Die Republik Mexiko mit 1,921240 Quadr.-Kilom. und 9,276079 Einw. besteht aus 27 verbündeten Staaten und 2 Territorien. Das Land ist eines der schönsten der Welt, durch die Natur überaus reich ausgestattet, vorzüglich zwischen zwei großen Oceanen gelegen. Der Boden ist sehr mannigfach; die

Küstenstriche niedrig, heiß und feucht; höher oben liegt eine gemäßigte Region, bis zu 8000 Fuß reichend, mit mildem, gesundem Klima; auf ihr sind noch Gebirgsketten und Vulkane aufgesetzt.

Produktion. Durch die verschiedenen Bodenlagen wird ein großer Reichthum und Mannigfaltigkeit in Bodenprodukten ermöglicht. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht, da die Bevölkerung, größtentheils indianischen Ursprunges, zu träg ist, um durch Landbau den Boden gehörig auszubeuten. Doch werden von Bodenfrüchten Kaffee, Cacao, Vanille, Baumwolle, Indigo, Tabak, Mais, Weizen gewonnen. Die zahlreichen Viehheerden liefern Häute und lebendes Vieh; die Wälder werthvolle Nutz- und Farbhölzer; Droguen und Gummi. Die Gebirge des Landes sind außerordentlich reich an Metallen, namentlich an Gold und Silber. Starker Bergbau.

Die **Industrie** liegt noch in der Kindheit und nur in einigen der größeren Städte wird sie nach europäischem Muster betrieben.

Handel. Der Handel exportirt Edelmetalle und zwar hauptsächlich Silber, Häute, Hölzer, Kaffee, Vanille, Sämereien, Vieh, Tabak, Orchilla, Perlen und Gummi. Importirt werden dagegen alle Arten von europäischen Fabrikaten. Der Gesammtwerth der jährlichen Handelsbewegung beläuft sich auf etwa 60 Mill. Dollars, wovon die Einfuhr etwas größer als die Ausfuhr. Die wichtigsten Staaten, mit welchen Handel getrieben wird, sind England, die Vereinigten Staaten, Frankreich, aber auch der Verkehr mit Deutschland ist nicht unbedeutend.

Verkehr. Die Verkehrswege sind in einem schlechten Zustande; wäre nicht die mexikanische Hochebene an sich schon geeignet, großentheils ohne Straßen befahren zu werden, so wäre ein Verkehr auf derselben fast unmöglich; denn Straßen fehlen. Die Flüsse sind für den Verkehr als Gebirgsströme unbrauchbar mit Ausnahme des Rio Grande del Norte. Eisenbahnen sind erst spät zu bauen begonnen worden. Jetzt sind 595 Kil. im Betrieb; davon die wichtigste Linie die von Mexiko nach Vera Cruz. In neuerer Zeit scheint der Unternehmungsgeist der Nordamerikaner dem mexikanischen Eisenbahnbau weiter helfen zu wollen. Die mexikanische Handelsflotte zählt circa 350 Seeschiffe und 6—700 Küstenfahrzeuge. Regelmäßige Dampferverbindungen bestehen mit Nordamerika und Frankreich. Die Post expedirt anderthalb Mill. Briefe. Das Telegraphennetz besteht aus 11000 Kilom. Linien.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Haupteinnahmsquelle des Staates sind die Zölle. Der Betrag der Staatsschuld ist nicht bekannt, dürfte sich aber auf nahezu 400 Mill. Dollars belaufen.

Handelsplätze:

Mexiko, Landeshauptstadt mit 230000 Einw., zur Zeit des Azteken-Reiches Tenochtitlan genannt; große und lebhafte Stadt; fabrizirt Gold- und Silberwaaren, Getränke, Wollwaaren und Seide; wichtiger Platz des Binnenhandels. Vera Cruz, am Golfe von Mexiko; bedeutendster Handelshafen mit 37000 Einw.; exportirt die oben genannten mexikanischen Rohprodukte; Sitz vieler deutscher Kaufleute. Tampico, Matamoros und Campêche sind Ausfuhrhäfen von Mexiko am Golfe; Tehuantepec, Acapulco, mit herrlichem Hafen und Mazatlan die bedeutendsten Ausfuhrhäfen der Westküste. Im Inneren sind von Wichtigkeit Guadalaxara mit Silber-

minen; 70000 Einw., Binnenhandel. Guanaxuato, 63000 Einw., ebenfalls Bergstadt. Zacatecas, 31000 Einw., Silberminen. S. Luis Potosi, 34000 Einw., gleichfalls Silberminen. Puebla, 67000 Einw., bedeutendster Industrieplatz des Landes. Monterey, 13500 Einw., in fruchtbarer Umgebung. Durango, 12500 Einw., Silberminen. Chihuahua, 12000 (früher 60000) Einw. In der Umgebung Minen; Karawanenverkehr. Paso del Norte, 12000 Einw., Grenzstadt gegen die Vereinigten Staaten.

Central-Amerika.

Die central-amerikanischen Republiken liegen in einem von der Natur überaus reich ausgestatteten Landstriche und könnten für den Weltverkehr ungemein werthvoll werden, sind aber mit ihrer indianisch-spanischen Mischlingsbevölkerung zur Zeit wirthschaftlich und politisch unfähig. Die Länder sind in den Tiefebenen und an den Küsten sehr ungesund, auf den Hochebenen dagegen auch für europäische Ansiedler geeignet und außerordentlich fruchtbar. Ackerbau und Industrie befinden sich in allen Republiken noch in den ersten Anfängen. An Verkehrsmitteln fehlt es überall und der Handel beschränkt sich auf einzelne Küstenplätze.

Die einzelnen Republiken sind:

Guatemala, 105612 Quadr.-Kilom. und 1,190754 Einw., die nördlichste der Republiken, erzeugt alle tropischen Produkte von Central-Amerika und exportirt besonders Kaffee, Cochenille, Häute, Zucker, Tabak, Baumwolle, Gummi, Cacao, Seide und werthvolle Hölzer. Der Haupthandelsverkehr des Staates concentrirt sich an der Ostküste in den Häfen von Izabal und St. Thomas, an der Westküste in Istapa. Im Innern ist die bedeutendste Stadt Guatemala, 45000 Einw.

San Salvador, 18997 Quadr.-Kilom. und 434520 Einw., die kleinste der Republiken, am stillen Ocean, exportirt Indigo, Silbererze, Zucker, Baumwolle, Kaffee. Hauptstadt San Salvador, im Inneren, 16000 Einw., Hafenort La Union, an der als Hafen vorzüglich geeigneten Fonsecabai.

Honduras, 221964 Quadr.-Kilom. und 351700 Einw. In seinen politischen Verhältnissen sehr unsicher; hat namentlich seine Bodenproduktion erst sehr wenig entwickelt. Exportirt werden Silber, Tabak und Rindshäute. Reiche Goldgruben sind vorhanden; auch Mahagoni-Wälder. Das Land besitzt 90 Kilom. Eisenbahn. Die Hondurasbahn von Puerto Caballos am caraibischen Meere nach der Fonsecabai am stillen Ocean. An beiden Enden vorzügliche Häfen; wichtigste Stadt im Innern Comayagua mit 8000 Einw.

Nicaragua, 150655 Quadr.-Kilom. und 300000 Einw., für europäische Ansiedelungen nur wenig geeignet, mit tropischer Fruchtbarkeit, liefert werthvolle Hölzer in großen Mengen, außerdem Cacao und Silber. Für den Verkehr sind die beiden großen Seen: der Nicaraguasee und der Managuasee wichtig; aber alle Projecte, mit Hilfe dieser Seen eine Canalverbindung zwischen dem stillen und atlantischen Ocean herzustellen, haben sich als resultatlos gezeigt. An der Ostküste der Hafen San Juan; an der Westküste Realejo.

Im Inneren die Stadt Leon, mit 20000 Einwohner. Managua 10000 Einwohner.

Costa Rica, 55669 Quadr.-Kilom. und 185000 Einw., außerordentlich reich bewaldet, liefert hauptsächlich Kaffee, auch Zucker, Häute, Droguen zur Ausfuhr. An Verkehrsmitteln sind Eisenbahnlinien von 59 Kilom. in Betrieb. Für den Handelsverkehr dienen der Hafen von Punta Arenas, an der Bucht von Nikoya des stillen Ocean. Im Inneren Hauptplatz San José mit 12000 Einw.

Britisch Honduras.

19585 Quadr.-Kilom. und 24710 Einw. Diese Besitzung liegt an der Ostküste der Halbinsel Yucatan; hat außerordentlich ungesundes, heißes und feuchtes Klima und exportirte bisher Mahagoniholz in großen Quantitäten, auch andere Hölzer und Cochenille. Hauptort und Ausfuhrhafen ist Balize.

Die westindischen Inseln.

Der westindische Archipel zieht sich in einem großen Bogen um das Binnenmeer von Central-Amerika, aus dem mexikanischen Golfe bis nach der Mündung des Orinoco. Man unterscheidet die kleinen und großen Antillen, im Norden dann die Bahama-Inseln, im Süden die „Inseln unter dem Winde" vor der Küste Südamerikas. Die Bevölkerung der Inseln besteht theils aus Weißen, meist Spaniern, theils aus Negern und Mischlingen. In politischer Hinsicht theilen sich in den Besitz von Westindien Großbritannien, Spanien, Frankreich, die Niederlande, Dänemark, die Republiken Haiti und St. Domingo.

Die Bahama-Inseln oder Lukayos. Britisches Besitzthum, in einem wegen seiner Korallenriffe und Schiffbrüche gefürchteten Meere, bestehen aus 20 größern und zahlreichen kleineren Inseln, welche sich von der Halbinsel Florida nach Südwesten entlang ziehen. Sie sind von 39000 Seelen bewohnt und haben eine Gesammtoberfläche von 13960 Quadr.-Kilom. Hauptprodukte sind: Ananas, Orangen, Baumwolle; auch Reis, Kaffee und Zucker werden exportirt. Sehr wichtig ist die Fischerei, der Schildkrötenfang und die Gewinnung von Schwämmen; lebhafter Handel mit den südlichen Unionsstaaten. Haupthafen Nassau mit 5000 Einw. auf der Insel Neu-Providence. Nordwestlich davon der Providence-Canal. An die Bahama-Inseln schließen sich im Südwesten ebenfalls im britischen Besitz die Turks-Inseln mit 26 Quadr.-Kilom. und die Caicos-Inseln mit 552 Quadr.-Kilom. Zwischen den verschiedenen Inselgruppen führen gefährliche Passagen in das westindische Meer.

Cuba, 118832 Quadr.-Kilom. und 1,400000 Einw., die Perle der Antillen genannt; die schönste Besitzung Spaniens; gebirgig, überaus fruchtbar und gut angebaut; erzeugt hauptsächlich Zucker; von Tabak die vorzüglichsten

Sorten der Welt, namentlich in der sogenannten Vuelta Abajo; ferner Rum, Honig, Wachs, Cacao, Rindshäute. Der Hauptverkehr ist Seeverkehr, doch besitzt die Insel auch Eisenbahnen von West nach Ost durch die ganze Insel und alle Hauptplätze verbindend. Im Ganzen 640 Kilom. in Betrieb. Die Zahl der jährlich in Havanna verkehrenden Schiffe beträgt 1700. Hauptplätze: Havanna (Habana), 230000 Einw., einer der schönsten Häfen der Welt; durch seine Lage und den Produktenreichthum der Insel auch der wichtigste Handelsplatz Westindiens. Die Einfuhren bestehen zumeist aus Nahrungsmitteln und kommen aus England, den Vereinigten Staaten und St. Thomas. Die größten Handelsfirmen der Stadt sind deutsche. Schiffbau, Cigarren- und Chocoladefabrikation. Eisenbahnknotenpunkt; Dampfschiffverbindung nach allen Weltgegenden. Santiago de Cuba, 40000 Einw., ebenfalls lebhafter Handelsplatz, an der Südküste. Matanzas, 30000 Einw., Seehafen an der Nordküste. Puerto Principe, im Inneren, 31000 Einw., Tabakfabrikation.

Jamaica, britisches Besitzthum, südlich von Cuba, 10859 Quadr.-Kilom. und 506154 Einw., unter welchen nur 14000 Weiße. Das bergige Innere meist gesund, die Küstengegend ungesund. Tropische Vegetation: Zuckerbau, Rumfabrikation; auch Kaffee und Ingwer zum Export. Seit der Emancipation der Sklaven ist die Produktion sehr verringert worden. Hauptplatz Kingston, an der Südküste mit 34000 Einw., schönem Hafen; Eisenbahnlinie in das Innere.

Haïti oder S. Domingo. Die Insel besteht aus zwei Republiken, von Negern und Mulatten bewohnt.

Die westliche Republik Haïti umfaßt 23911 Quadr.-Kilom. und circa 550000 Einw., davon $^9/_{10}$ Neger; Umgangssprache französisch. Die wirthschaftlichen Zustände sind sehr traurige: fortwährend Bürgerkriege, zerrüttete Finanzen. Hauptausfuhrartikel sind Kaffee, werthvolle Hölzer, Cacao und Baumwolle. Die ehedem wichtige Zucker-Cultur gänzlich vernachlässigt. Hauptstadt und wichtigster Handelsplatz ist Port au Prince, 20000 Einw.

Die östliche Republik Domingo hat 53343 Quadr.-Kilom. und circa 250000 Einw., hauptsächlich Mulatten; Landessprache spanisch. Hauptprodukte: Tabak, Kaffee, Cacao, Zucker, Nutz- und Bauholz; großer Reichthum an Metallen und Kohlen. Haupthafen S. Domingo, etwa 16000 Einw.

Portorico, 9313 Quadr.-Kilom. und 625000 Einw., meist Creolen; sehr gebirgig und fruchtbar; spanisches Besitzthum; exportirt Zucker, Kaffee, Tabak, Häute, Baumwolle, Rum; die Gesammtausfuhr beträgt circa 6 Mill. Dollars; importirt werden Nahrungsmittel und Fabrikate. Haupthandelsplatz S. Juan de Puertorico, 18000 Einw. Einige kleine Nachbarinseln ebenfalls spanisches Besitzthum.

An diese Kette der großen Antillen schließt sich östlich die der kleinen Antillen, im Besitz verschiedener europäischer Staaten. Von Norden nach Süden sind diese Inseln folgende:

Jungfern-Inseln, 3 dänische: St. Croix, 218 Quadr.-Kilometer, St. Thomas, 86 Quadr.-Kilom. und St. John, 54 Quadr.-Kilom. mit zusammen 37000 Einw. Die wichtigste der Inseln ist St. Thomas, wenig fruchtbar, aber an der Südküste mit prachtvollem Hafen und wegen desselben commercieller Mittelpunkt von Westindien; Eingang zu einem großen Theile Westindiens; Freihafen; wichtige Station für Segel- wie für Dampfschiffe und Verbindungen sowohl mit Europa als mit dem amerikanischen Festlande.

Der Handel sehr bedeutend; vielfach in Händen Deutscher. Umgangssprache englisch.

Die übrigen Jungfern-Inseln, östlich von vorgenannten, sind spanisches Besitzthum. Insbesondere die Passage-Insel mit 1200 Einw. Britisch ist dagegen Tortola, mit prächtigem Hafen an der Südseite.

Die Leeward-Islands, größtentheils britisch, schließen sich östlich an. Hierunter: Anguilla- oder Snake-J., britisch, wenig angebaut. St. Martin, Saba und St. Eustatius, sämmtlich niederländisch. Barthelémy, vormals schwedisch, 1878 an Frankreich abgetreten. Britisch sind ferner: St. Christopher oder St. Kitts, 176 Quadr.-Kilom. und 28000 Einw., gut bewässert und fruchtbar; das reizende Nevis mit 11000 Einw. und Barbuda, 194 Quadr.-Kilom., mit gefährlichen Küsten; exportirt Vieh; ferner Antigua, 251 Quadr.-Kilom. und 36000 Einw., mit vielen Buchten und guten Häfen, sehr fruchtbar, liefert Ananas, Mandeln, Gemüse und Gartenfrüchte, auch Massen von Zucker und Rum; wichtigste Ortschaft darauf St. Johns. Die westlich gelegene Insel Montserrat, 83 Quadr.-Kilom. und 8600 Einw., ebenfalls britisch.

Südöstlicher schließt sich eine Gruppe französischer Inseln an: Guadeloupe mit Dependenzen, 1301 Quadr.-Kilom. und 167000 Einw., durch einen Meeresarm in zwei Theile geschieden, mit vorzüglichen Häfen, aber träger und gewaltthätiger Negerbevölkerung, deßhalb gänzlich in Verfall.

Dominica, britisch, 754 Quadr.-Kilom. und 27000 Einw., gebirgig, mit fruchtbaren Thälern, reich an werthvollen Hölzern; liefert auch Zucker, Kaffee und Cacao; ist aber im Ganzen auch im Verfall.

Südlicher folgt Martinique, französischer Besitz, feucht und ungesund. 987 Quadr.-Kilom. und 160000 Einw.; liefert hauptsächlich Zucker, auch Kaffee, Rum, Baumwolle, Cacao, Hölzer. Hauptplatz der Insel ist St. Pierre mit etwa 20000 Einw.

Windwards-Islands nennen die Engländer die nun sich südlicher anschließende Gruppe der kleinen Antillen. Die wichtigsten dieser in englischem Besitz stehenden Inseln sind:

Santa Lucia, 614 Quadr.-Kilom. und 31000 Einw., gebirgig und gut bewässert. Meist von Franzosen angebaut. Hauptort Castries.

St. Vincent, 381 Quadr.-Kilom. und 35000 Einw., gebirgig und vulkanisch. Hauptort Kingstown, an tiefer Bai der Südküste mit bequemem Hafen.

Barbadoes, 430 Quadr.-Kilom. und 160000 Einw., überall angebaut und weniger durch die Sklavenemancipation verdorben als die Nachbarinseln. Hauptstadt Bridgetown, an der Südküste, mit etwa 30000 Einw.

Grenada, 344 Quadr.-Kilom., mit den dazu gehörigen Grenadinen, 86 Quadr.-Kilom. Granada hat etwa 32000 Einw; ist gebirgig und bewaldet.

Tobago, 295 Quadr.-Kilom. und 18000 Einw. Von Trinidad durch den schmalen Canal getrennt. Produzirt Zucker.

Trinidad, britisch, 4543 Quadr.-Kilom. und 109000 Einw., von der Küste von Venezuela durch den Golf von Paria getrennt; der Golf ein vorzüglicher Hafen; die Insel ist vulkanisch, ungemein fruchtbar; liefert Zucker, Cacao, Tabak, auch Asphalt aus einem großen Asphaltsee. Als Arbeiter werden jetzt asiatische Kulis benützt. Hauptort Port of Spain, mit etwa 12000 Einw., einer der schönsten Plätze in Westindien.

Die Inseln unter dem Winde erstrecken sich von Trinidad westwärts

längs der Küste von Südamerika. Die Produkte sind im Allgemeinen dieselben wie auf den übrigen Inseln Westindiens. Die bedeutendsten dieser Inseln sind: Margarita, zu Venezuela gehörig; westlicher die niederländischen: Orchilla, Los Roques, Buen Ayre, Curaçao und Oruba. Unter ihnen ist Curaçao am werthvollsten, ehedem fruchtbar und gut angebaut, jetzt im Verfall, mit etwa 14000 Einw. Hauptort Willemstad.

Columbia (Neu-Granada),

circa 830000 Quadr.-Kilom. und eine Gesammtbevölkerung von 2,900000 Einw., mit den nicht civilisirten Indianern etwa 3 Mill. Besteht aus 15 vereinigten Staaten, welche von der Natur ungemein reich ausgestattet sind. Das Land ist großentheils gebirgig, von der caraibischen See und dem stillen Ocean bespült, von dem großen Magdalenenstrome und seinen Zuflüssen bewässert.

Produktion. Ein großer Theil des Landes ist mit Urwäldern bestanden, in welchen werthvolle Nutzhölzer, Chinarinde, Perubalsam und Vanille wachsen. Verschiedene Nahrungspflanzen werden angebaut; Tabak und Kaffee exportirt.

Die **Industrie** ist in der Kindheit und fabrizirt hauptsächlich Flechtwaaren, Panamahüte und dergleichen. Die reichen mineralischen Lager werden nur wenig ausgebeutet. Bei der vorzüglichen Lage könnte das Reich eine große Rolle spielen. Aber seine Bevölkerung ist träge und unwissend.

Verkehr ꝛc. Die Verkehrswege sind gänzlich unentwickelt mit Ausnahme der von Amerikanern erbauten wichtigen Panamabahn über den Isthmus von Panama. Verschiedene Projekte, einen Canal durch den Isthmus zu bauen, sind resultatlos.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Bei den **Finanzen** des Staates besteht die Haupteinnahme in Zöllen.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

Santa Fé de Bogota, 50000 Einw., politische Hauptstadt mit unbedeutendem Handel. Cartagena, 7800 Einw., am caraibischen Meere. Sabanilla, Exporthafen für Hölzer und Kautschuk. Panama, 18000 Einw., Knotenpunkt für den Dampfschiffsverkehr der Südsee und Freihafen. Von hier führt über den Isthmus die erwähnte Bahn nach dem östlichen Küstenplatze Aspinwall; hat seit der Erbauung der Pacificbahn bedeutend verloren, nachdem sie Anfangs glänzenden Aufschwung genommen.

Venezuela.

1,137615 Quadr.-Kilom. und 1,784197 Bewohner, fast durchgängig Mischlinge. Die Republik besteht aus 20 vereinigten Staaten und 4 Territorien. Das Land ist von der Natur überaus reich ausgestattet, aber die Trägheit und Unwissenheit seiner Einwohner und beständige Unruhe lassen es nicht zu wirthschaftlichem Aufschwunge kommen.

Produktion. Die wichtigsten Artikel der Rohproduktion sind: Baum-

wolle, Tabak, Zucker, Cacao, Kaffee, Vanille, Indigo, Droguen. Die großen Waldungen liefern werthvolle Hölzer. Von Nahrungsmitteln gedeihen Südfrüchte, Bananen, Ananas, Maniok, Mais, Reis; in den ausgedehnten Grasebenen große Heerden von Pferden und Rindvieh, daher auch Export von Häuten. Die Berge sind reich an mineralischen Schätzen aller Art, die aber wenig ausgebeutet werden. Industrie fehlt.

Handel und Verkehr. Lebhafter Handel in den Hafenplätzen, hauptsächlich von Fremden betrieben. Wichtigste Verkehrsländer Deutschland, England, Frankreich und Nordamerika. Die Verkehrsmittel noch in den Anfängen. Eine unbedeutende Eisenbahnlinie von 113 Kilometer. Nach dem Auslande Dampferlinien.

Handelsplätze:

Hauptstadt ist Caracas, mit 48000 Einw. Ihr Hafen La Guayra mit 6000 Einw. ist sehr ungenügend. Porto Cabello, 8000 Einw., ebenfalls Seehafen und Hauptexportplatz. Valencia, 28000 Einw. Barquisimeto, 25000 Einw. Maracaybo, 21000 Einw. Bolivar, Hafen am Orinoco, sehr herabgekommen. Ebenso Cumana, Hafenplatz.

Guyana.

Tropisches Land mit prachtvollen Urwäldern an der Küste des atlantischen Oceans, reichlich von großen Strömen bewässert, überaus fruchtbar, aber mit äußerst ungesundem Klima. Liefert werthvolle Nutz- und Farbhölzer, Droguen aus den Wäldern, Kaffee, Cacao, Zucker, Indigo, Tabak von angebautem Boden. Politisch zerfällt es in drei Theile, von welchen der nördlichste

Britisch Guyana, 221242 Quadr.-Kilom. mit 193491 Bewohnern zählt. Hauptstadt Georgetown oder Demerara, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, 25000 Einw. Mit kleiner Eisenbahnlinie.

Niederländisch Guyana oder Surinam, mit 119321 Quadr.-Kilom. und 69000 Einw.; produzirt hauptsächlich Zucker. Hauptstadt ist Paramaribo, 22000 Einw.

Französisch Guyana, auch schlechtweg Cayenne genannt, 121413 Quadr.-Kilom. und 31000 Einw. Wegen seine Klimas geradezu berüchtigte Verbrecher-Colonie. Hauptstadt Cayenne, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, 6000 Einw.

Das Kaiserthum Brasilien.

aus 20 Provinzen bestehend, 8,337218 Quadr.-Kilom. und 10 Mill. Einw. umfassend. Das Land wird von mannigfachen Gebirgen durchzogen und von dem Amazonenstrome mit seinen kolossalen Nebenflüssen, sowie im Süden von dem Parana, im Osten vom Rio de S. Franzisko überaus reich bewässert. Die Küstengliederung ist eine ziemlich einförmige, nur an der Mündung des Amazonenstromes, ferner bei Bahia, Rio de Janeiro und im Süden bei Portalegre sind nennenswerthe Einbuchtungen. Das Klima ist größtentheils ein tropisches. Der Produktenreichthum überaus großartig. Unter den 10

Mill. Einwohnern, welche in rascher Vermehrung begriffen sind, ist nur ein kleiner Theil Weiße, etwa $3^3/_4$ Mill., gegen 2 Mill. sind Neger, der Rest Indianer und Mischlinge. Die Bevölkerung ist sehr ungleichmäßig vertheilt; die ausgedehnten Urwälderdistrikte nur von Indianern bevölkert. Die Weißen meist an den Küsten.

Produktion. Der Landbau ist vom Klima ungemein begünstigt, bearbeitet zwar bis jetzt kaum 1 % der ganzen Bodenfläche und kämpft mit mancherlei Hindernissen, liefert aber doch dem Weltverkehr als Bodenprodukte: Kaffee, Zuckerrohr, Baumwolle und Tabak; auch in zunehmender Menge Weizen und Gerste und Cacao; im Süden werden europäische Obstarten gebaut. Die Viehzucht hat ebenso wie die Landwirthschaft in neuerer Zeit Fortschritte gemacht. Schafzucht, Rindviehzucht sind ihre Hauptzweige. Letztere liefert von den Hochebenen des Inneren Massen an Häuten, Hörnern, Haaren und getrocknetem Fleisch. Die kolossalen Waldungen in dem Stromgebiete des Amazonas erzeugen Massen von werthvollen Hölzern aller Art. Die Gewässer der Küste sowie die Flüsse sind voll von vorzüglichen Fischgattungen, welche einen Hauptbestandtheil der Volksnahrung ausmachen.

Ueberaus reich ist das Land an Mineralien. In den Provinzen Minas-Geraes und Rio-Grande finden sich Diamanten; Gold kommt fast überall vor, hauptsächlich in Minas-Geraes und Matto-Grosso. Kupfer findet sich ebenfalls in großer Menge, wird aber noch wenig ausgebeutet, ebenso Eisen, Schwefel, Salz.

Die **Industrie** ist noch in der Kindheit, nur in einigen der Küstenstädte finden sich Fabriken. In neuerer Zeit hat die Baumwollindustrie in den Küstenprovinzen Aufschwung genommen. Fabrikation von Rum, Seife, Tabak, Seilerwaaren, Bijouterie-Waaren sind die Haupt-Fabrikationszweige.

Handel. Unter den Ausfuhrartikeln ist der Kaffee der wichtigste und Brasilien zur Zeit der bedeutendste Kaffeeproduzent der Erde. Es erzeugt ungefähr ebensoviel wie alle übrigen Länder zusammen. In den letzteren Jahren betrug die Ausfuhr an Kaffee 116093 Contons (ein Conto gleich 2250 Mark). Nächst dem Kaffee ist Baumwolle Hauptausfuhrgegenstand, ferner Zucker, Paraguay-Thee, Häute, Tabak, Gummi-Elasticum, Cacao, Farbhölzer und Edelsteine, vorzüglich Diamanten. Von letzteren wurden allein 1876 für 752 Contos ausgeführt. Die Gesammt-Ausfuhr von Brasilien betrug im Jahre 1876 183601 Contos und überwiegt den Einfuhrwerth. Haupteinfuhr-Artikel sind englische Baumwollwaaren und andere europäische Fabrikate. Trotz des großen Reichthums an Produkten müssen einzelne Nahrungsmittel eingeführt werden.

Verkehr. An Verkehrsmitteln ist das ungeheure Land noch arm. Das wichtigste ist der Amazonen-Strom, auf welchem sich in den letzten Jahren der Dampfschifffahrtsverkehr ungemein entwickelt hat. Ebenso auf seinen Nebenflüssen. Da sich werthvolle Mineralien und Hölzer in der Nachbarschaft dieser Ströme finden, muß von Jahr zu Jahr die Schifffahrt steigen. Der wichtigste Zufluß des Amazonenstromes, der Madeira, ist wegen einer Reihe von Stromschnellen stellenweise unfahrbar, bildet aber mit seinen Zuflüssen weiter oben bis tief nach Bolivia hinein ein prächtiges Netz von Wasserstraßen. Die Handelsflotte von Brasilien steht in einem üblen Rufe; es mangelt an Solidität und Pünktlichkeit. Die Landverkehrunternehmungen sind erst in den Anfängen. Namentlich die Eisenbahnen verschwindend gering gegenüber dem kolossalen Lande. Jetzt sind 27 Bahnen von zusammen 2290 Kilom.

in Betrieb; darunter die wichtigste die Bahn Don Petro II., welche Rio de Janeiro mit den Provinzen Minas-Geraes und S. Paulo verbinden soll.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Unter den Staatseinnahmen sind bei weitem die wichtigsten die Zölle; die Gesammteinnahmen betragen 134000 Contos. Die Staatsschuld beträgt 701952 Contos.

Wichtigste Handelsplätze:

Rio de Janeiro, 228473 Einw., an der prachtvollen gleichnamigen Bucht gelegen; Landeshauptstadt und wichtigster Handelsplatz, welcher über die Hälfte der Gesammtausfuhr vermittelt. Zugleich die größte Stadt Südamerikas und ihr erster Industrieplatz. Diamantenschleifereien, Juwelierarbeiten, Fabriken für Baumwollwaaren und Segeltuch, Zucker, Rum; Ausfuhr der oben erwähnten Landesprodukte. Sitz mehrerer Banken; treibt auch lebhaften Dampfschifffahrtsverkehr. Bahia, 128929 Einw. An der gleichnamigen schönen Bucht gelegen; ebenfalls ein Haupthandelshafen, zugleich mit lebhafter Industrie. Pernambuco (Recife), 116671 Einw. Der zweite Handelsplatz des Reiches. Treibt ansehnlichen Handel mit Europa, Afrika und Ostindien. Exportirt Farbhölzer. Belem, 35000 Einw. Maranhao, 31600 Einw. Exportirt Baumwolle und dergl. S. Paulo 25000 Einw. Para, 20000 Einw. An der Mündung des Para. Exportirt Produkte des Amazonenstromes. Ouro Preto, 20000 Einw. und Diamantina in der Provinz Minas-Geraes. Ausfuhr von Gold und Diamanten. Portalegre, 25000 Einw. Hafenplatz im Süden und Ausfuhrplatz für die in dem Hinterlande liegenden deutschen Colonien der Provinz Rio Grande do Sul. Dieser Handelsplatz ist lebhaft im Aufblühen und hat die Stadt wie überhaupt ihr Hinterland Interesse wegen der dortigen deutschen Colonien. Unter diesen Colonien sind von Wichtigkeit Donha Franziska mit dem Hauptorte Joinville und die Colonie am Itajahy mit dem deutschen Hauptorte Blumenau. Endlich Brusque, südöstlich von dem vorigen und S. Leopoldo am Rio do Sinos. Alle diese deutschen Colonien treiben Ackerbau mit mannigfachen Produkten.

Paraguay.

Binnenstaat mit 146886 Quadr.-Kilom. und einer Bevölkerung von etwa 220000 Einw. Das Land ist vom Paraguay und Parana reichlich bewässert, das Klima gesund.

Produktion. Der Boden ist sehr fruchtbar; er liefert Bau- und Werkholz, Kautschuk, Guyak-Harz, verschiedene Farb- und Gerbstoffe, Droguen, Tabak, Baumwolle, Maniok, Mais und Zuckerrohr; ein Hauptprodukt ist noch der Paraguay-Thee (Maté). Der Bodenanbau wird jedoch sehr primitiv betrieben. Die von der vormaligen Jesuiten-Herrschaft begünstigte Industrie erzeugt Baumwoll- und Wollwaaren, Holz- und Lederwaaren u. s. f.

Handel und Verkehr. Der wichtigste Ausfuhrartikel ist Paraguay-Thee, von welchem jährlich für 4—5 Mill. Francs in die Nachbarstaaten exportirt werden.

An Eisenbahnlinien besteht nur die von Asuncion nach Paraguay, 72 Kilom. in Betrieb; außerdem die Dampfschifffahrt auf dem Paraguay-Flusse. Hauptstadt Asuncion mit etwa 20000 Einw.

Die argentinische Republik.

Aus 14 vereinigten Republiken und vier Territorien bestehend, umfaßt 4,195519 Quadr.-Kilom. und eine Bevölkerung von 1,877490 Einw. Die Bevölkerung hat in den letzten Jahren bedeutend durch Einwanderungen aus Südeuropa zugenommen. Das Land ist großen Theils Steppenland, reichlich von großen Strömen bewässert, im Westen zu der Hochgebirgskette der Anden ansteigend. Die Küsten-Gliederung weist nur an der Mündung des La Plata eine größere Bucht und im Süden die Blanca-Bai auf. Von den Nebenflüssen des Parana ist der Salado der bei weitem wichtigste, welcher bis weit in das Innere des Landes hinein eine Fahrbahn darstellt.

Produktion. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht, welche in den ausgedehnten Grasfluren (Pampas) überaus günstigen Boden findet. Sämmtliche Thiere stammen von europäischen ab, stehen aber qualitativ nicht so hoch. Pferde, Schafe und Rinder zählen nach Millionen und werden letztere in großen Schlachthäusern verarbeitet. Doch ist die Zahl dieser Schlachthäuser zur Zeit noch zu gering. Als werthvollste Ausfuhrartikel liefert die Viehzucht Wolle, Kuh-Häute, Schaffelle, Pferdehäute, Talg u. s. f. Der Viehzucht gegenüber ist der Ackerbau erst sehr wenig ausgebildet, nimmt aber von Jahr zu Jahr zu und liefert außer europäischen Bodenfrüchten auch Kaffee, Zucker, Tabak, Paraguay-Thee und Baumwolle.

Das Land besitzt großen Reichthum an nutzbaren Mineralien: Gold, Silber, Kupfer, Eisen, Nickel. Auch Kohlenfelder, die noch gar nicht bearbeitet sind; Schwefel, Salz, Edelsteine.

Von Industriethätigkeit ist noch kaum die Rede; nur in den größeren Städten finden sich einige Fabriken, unter welchen wichtig die Fabriken für Fleischextrakt.

Handel. Der Handel ergab in den letzten Jahren eine Aus- und Einfuhr von je 50 Mill. Pesos (à 4 Mark 10 Pfg.). Die wichtigsten Verkehrsländer sind England, Frankreich und Belgien. Die wichtigsten Produkte der Ausfuhr: Wolle, Kuhhäute, Felle, Talg, Pferdehaare, Salzfleisch, lebende Thiere. Eingeführt werden europäische Fabrikate.

Verkehr. Unter den Verkehrsmitteln stehen die großartigen Flüsse des Landes oben an und ist namentlich der La Plata-Strom durch die Länge seines Laufes und die Menge seiner Zuflüsse werthvoll. Er wird durch drei gewaltige Ströme Paraguay, Uruguay und Parana in ihrem Zusammenfluß gebildet. Auf dem Parana gehen Seeschiffe 120 Meilen in's Innere bis Corrientes, auf dem Paraguay 340 Meilen, auf dem Uruguay 54 Meilen. Die Schifffahrt der Republik ist eine sehr lebhafte, obgleich von einer eigenen Flotte kaum die Rede sein kann. Vorzugsweise wird der Verkehr durch englische und italienische Schiffe besorgt. An Eisenbahnen bestehen zur Zeit 2133 Kilom. in Betrieb, darunter die wichtigste die von Buenos Ayres nach dem Inneren.

Das Telegraphennetz umfaßt 7650 Kilom. Die Post expedirt jährlich 2½ Mill. Briefe.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Finanzen. Von den Provinzen hat jede ihren eigenen Haushalt.

Handelsplätze:

Buenos Ayres, 177787 Einw. Landeshauptstadt am La Plata-Strome; zugleich wichtigster Handelsplatz, dessen Einfuhr in Händen der Eng-

länder, Amerikaner und Deutschen. Exportirt die Landesprodukte. In der Nähe der Stadt große Saladeros oder Schlachthäuser, wo das Rindvieh für den Export bereitet wird. Cordova, 28500 Einw. im Inneren. Handels- und Industrieplatz. Tucuman, 17400 Einw. Rosario, 12000 Einw. Handelshafen am Parana-Flusse. Salta 11000 Einw. Mit lebhaftem Viehhandel. Mendoza, 10000 Einw. In der Nähe Silbergruben und Weinbau. Catamarca, 8000 Einw. Baumwollpflanzungen, Gerbereien, Bergbau. Corrientes am Parana, 18000 Einw., Hafen. Starker Schiffsverkehr. Holzhandel.

Patagonien, als Territorium zur argentinischen Republik gehörig, meist Sandebenen, im Westen Hochgebirge. Die felsigen Küsten sind von Robbenschlägern besucht. Das Innere wirthschaftlich noch bedeutungslos. Im Süden die Magellansstraße, von einem Labyrinth von Felseninseln umlagert. Auf einer dieser Inseln (Feuerland) das berühmte Cap Horn, die Südspitze des Continents.

Die Falkland-Inseln, etwa 200 größere und kleinere Inseln östlich vom Cap Horn, 12279 Quadr.-Kilom. und 1102 Einw. Rauhes und stürmisches Klima; Station für Wallfischfahrer. Viehzucht. Die Inseln gehörten vordem zu Argentinien, sind aber jetzt britisch.

Republik Uruguay.

186920 Quadr.-Kilom. und 445000 Seelen. Die Bodenverhältnisse sind ähnlich wie in Argentinien. Das Land vorzugsweise Grasland mit ungemein ausgedehnter Viehzucht. Vom Uruguay und La Plata reichlich bewässert. Die Einwanderung namentlich aus Italienern bestehend, in starker Zunahme. Die Produktion beschränkt sich fast nur auf die Verarbeitung des ausgedehnten Viehstandes in ähnlicher Weise wie in Argentinien. Hauptprodukte der Ausfuhr: Häute, Felle, Wolle, Talg, Salzfleisch, lebende Thiere und Fleisch-Conserven. Die Gesammtausfuhr beträgt 12 Mill. Pesos. Daneben wird aber bedeutender Schmuggelhandel getrieben. An Verkehrsmitteln sind hauptsächlich die Ströme nennenswerth. Eisenbahnlinien besitzt das Land erst 395 Kilom. Am wichtigsten die Strecke von Montevideo nach dem Innern. Mit Europa bestehen Dampferverbindungen.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Handelsplätze:

Montevideo, am La Platastrome, 92000 Einw., besorgt fast den ganzen Handel des Landes und zwar durch fremde Handelshäuser. Die meisten hier verkehrenden Schiffe sind englische und italienische. Maldonado, 5000 Einw., ebenfalls an der Mündung des La Plata; Hafenplatz. Fray Bentos, die größte Fleischextractfabrik mit starkem Export nach allen Theilen der Welt.

Republik Chile.

Mit 321462 Quadr.-Kilom. und einer Bevölkerung von 2,075971 Seelen. Obgleich commerciell sehr ungünstig situirt, an der dem Weltverkehr entlegensten

Seite des südamerikanischen Festlandes, ist Chile dennoch unter allen süd- und central-amerikanischen Republiken weitaus am meisten vorgeschritten.

Produktion. Das Land erhebt sich vom stillen Ocean bis zu der Kammhöhe der Cordilleren, genießt wegen der Meeresnähe ein gemäßigtes Klima und birgt einen großen Reichthum an Naturprodukten. Diese günstigen Bedingungen werden aber durch eine thätige und arbeitsame Bevölkerung und durch ruhige politische Entwickelung noch bedeutend verbessert. An Produkten sind zunächst die überaus reichen mineralischen Schätze, vor Allem Kupfer und Silber, in ungewöhnlichen Mengen wichtig. Auch Gold, Kohlen, Eisen, Kobalt, Nickel, Salz und Salpeter werden gewonnen. Ackerbau wird mit Eifer betrieben, so daß das Land Mehl, Mais und Kartoffeln exportiren kann. Die ansehnliche Viehzucht liefert Wolle und getrocknetes Fleisch. Die Industrie ist zur Zeit noch keine bedeutende.

Handel. Dieser ist in stetem Aufschwunge begriffen. Bei weitem der wichtigste Gegenstand der Ausfuhr ist Kupfer; wichtig auch Silber. Die Gesammtausfuhr betrug in den letzten Jahren 34 Mill. Pesos. Nächst den Produkten der Minen sind die Produkte von Ackerbau und Viehzucht Hauptausfuhren.

Verkehr. Jährlich besuchen über 3000 Schiffe aller Nationen die Häfen von Chile. Das Land besitzt auch selbst schon eine Handelsflotte von 80—90 Schiffen. Der Handel ist zumeist in englischen und deutschen Händen. Das Eisenbahnnetz umfaßt 738 Kilom. Privatbahnen und 951 Kilom. Staatsbahnen, unter letzteren namentlich wichtig die Linien von Santiago nach Valparaiso und Curico. Die Post expedirt jährlich 15 Mill. Sendungen. Der Telegraph hat eine Länge von 6420 Kilom. Linien.

Die **Finanzen** des Staates sind geordnet, weisen jährlich 25 Mill. Einnahmen und ebensoviel Ausgaben auf. Es besteht eine Staatsschuld von 50 Mill. Pesos, wovon 35 Mill. für Eisenbahnanlehen entfallen.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Handelsplätze:

Santiago mit Vorstädten 150367 Einw., Hauptstadt und Marktplatz für Bergwerkprodukte; Eisenbahnknotenpunkt. Valparaiso, 97000 Einw., wichtigster Handelshafen des Landes, wo zahlreiche Fremde, besonders Deutsche, angesiedelt sind. Mit lebhaftem Schiffsverkehr durch die Südsee. Valdivia, 3800 Einw., Hafen im Süden. Auch Coronel, Talcahuano und Tomé sind gute Hafenplätze. Copiapo, 11400 Einw., im Inneren mit reichen Kupfergruben hat als Ausfuhrhafen Caldera.

Bolivia.

1,297252 Quadr.-Kilom. und etwa 2 Mill. Einw. Das Gebiet der Republik besteht zumeist aus Hochland, von den Gebirgsketten der Andes und Cordilleren durchzogen, zwischen welchen sich ausgedehnte Hochflächen befinden. Westwärts senkt sich das Land zum stillen Ocean, wo jedoch die Republik nur einen kleinen öden Küstenstrich (Wüste Atacama) besitzt; ostwärts fällt es der südamerikanischen Tiefebene zu und erstreckt sich weit in die fruchtbaren

Landschaften der Stromgebiete des Madeira (Zufluß des Amazonas) und des Pilcomayo (Zufluß des Paraguay).

Produktion. Die östlichen Gehänge und Thäler des Hochgebirgs sind überaus fruchtbar und mit einer üppigen Fülle von Produkten ausgestattet. Baumwolle, Indigo Vanille, Kakao, Wein, Mais, Tabak, Kaffee, Zuckerrohr, Arzneipflanzen (Chinarinde) gedeihen in diesen Thälern, (Yunga's); doch ist für einen eigentlichen Bodenanbau fast nichts geschehen. Noch weiter gegen Osten, wo die südamerikanischen Grasfluren beginnen, ist ein ergiebiges Feld für die Viehzucht. Das Hochgebirge dagegen und die Hochebene ist reich an mineralischen Schätzen: Silber (bei Potosi und Chuquisaka), Kupfer, Eisen, Zinn, Blei, Antimon, Arsenik, Salpeter, Schwefel und Salz. Industrie fehlt dem Lande gänzlich.

Handel und Verkehr. Die Einfuhr (Fabrikate) kommt zumeist aus England (im Ganzen für $1^1/_2$ Mill. Pfd. St.); zur Ausfuhr kommen Guano, Kupfer, Chinarinde, Zinn und Silber; weniger Alpacawolle, Chinchillafelle und Kaffee; zusammen für etwa 1 Mill. Pf. St. Der Verkehr kämpft mit großen Schwierigkeiten. Straßen fehlen; an Eisenbahnen sind erst die kurzen Linien von La Paz nach dem Hafen von Aygacha (am Titicacasee), 80 Kilom.; die von Mejillones nach Caracoles und die von Antofagasta nach Salar in den letzten Jahren gebaut worden. Auf dem Madeira wird Dampfschifffahrt vorbereitet. Der Verkehr nach dem stillen Ocean muß wegen der ungünstigen Lage der bolivischen Küste über peruanische Häfen.

Finanzen. Staatsschuld von 3,4 Mill. Pf. St., meist Eisenbahnanlehen.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Wichtigste Handelsplätze:

Chuquisaqua (Sucre) 23979 Einw., politische Hauptstadt im Inneren des Landes; ansehnlicher Minenbetrieb. Potosi, 23000 Einw., ehedem wegen ihres Silberreichthums weltberühmt, 12700 Fuß hoch gelegen. Jetzt noch ist die Umgebung sehr reich an Edelmetallen. La Paz, 76372 Einw., Minenbetrieb; Landesproduktenhandel. Cochabamba, 40678 Einw., Minenbetrieb. Oruro, 7980 Minen. Cobija, 2380 Einw., einziger Hafen des Landes am stillen Ocean.

Peru.

1,303700 Quadr.-Kilom. und 2,673075 Einw., ungerechnet der wilden Indianer. Das Gebiet der Republik besteht aus einer Hochebene mit aufgesetzten Hochgebirgsketten und nur unbedeutendem Küstensaume, welcher überdieß wasserarm und heiß ist. An großen schiffbaren Flüssen fehlt es; östlich von den Anden senkt sich das Land in die Tiefe; hier sind die Nebenflüsse des Amazonenstromes jetzt schon von Dampfern und Lastschiffen befahren. Die Bevölkerung ein Mischvolk, wenig für energische Wirthschaftsthätigkeit geeignet und nicht im Stande, die reichen Naturschätze zu benützen.

Produktion. Die sehr primitive Bodencultur erzeugt Mais, Weizen, Quinoa, Kartoffeln, Tabak, Wein, Zucker, Reis, Cochenille und Olivenöl, ferner Baumwolle zur Ausfuhr. In den prachtvollen Urwäldern der östlichen Gebirgsthäler finden sich werthvolle Werkhölzer, Farbholz, tropische Früchte, Arzneistoffe. Von den Thieren der Hochebene werden Wolle vom Alpaca,

Vikuna und Lama exportirt. Die Grasfluren im Osten unterhalb der Gebirgsthäler sind für Viehzucht sehr geeignet. Die Hochgebirge sind reich an Gold und Silber, welche aber in ihren Erträgen sehr zurückgegangen sind. Außer Silber und Gold wird Kupfer gewonnen. Hauptprodukte sind jetzt Guano und Salpeter. Industrie fehlt vollständig.

Handel. In der Ausfuhr erscheint immer noch als wichtigstes Produkt der Guano, welcher von den drei Chincha-Inseln kommt, die etwa 15 Meilen vor der Küste im stillen Ocean liegen. Bei ihrer starken Ausbeutung ist baldige Erschöpfung vorauszusehen. Zunächst wichtig ist die Salpeterausfuhr. Dieses werthvolle Salz wird ohne Mühe gewonnen und davon jährlich etwa 6 Mill. Zentner exportirt. Sonst exportirt Peru Zucker, Metalle, Baumwolle, Alpaca- und andere Wolle, Leder, Tabak, Salz. Der Werth der Gesammtausfuhr wird auf 37 Mill. Soles (1 Sole = 4 Mark) berechnet.

Verkehr. An Verkehrsmitteln sind zunächst die großen Nebenflüsse des Amazonenstromes wichtig, auf welchen die Schifffahrt frei gegeben ist und Dampfer von der Mündung schon bis an den Fuß der Cordilleren gekommen sind. In der Zeit der Inkas waren großartige Straßenbauten vorhanden, jetzt im Verfall. Wahrhaft glänzende Thätigkeit hat Peru im Eisenbahnbau in den letzten Jahren entwickelt. Es bestehen jetzt 1581 Kilom. Linien, darunter die großartigsten Hochgebirgsbahnen der Welt, welche aus den Küstengegenden über die ungeheuren Pässe der Cordilleren auf die Hochebene führen. Die bedeutendsten dieser Hochgebirgsbahnen sind die von Arequipa nach Puno und die von Lima nach Oroya, welche einen Paß von über 15000 Fuß Meereshöhe übersteigt. In den Hafenplätzen am stillen Ocean verkehren regelmäßig englische und amerikanische Dampfer. Die eigene Handelsflotte des Landes zählt 147 Schiffe, worunter 8 Dampfer. Auch auf dem Titicacasee, welcher theilweise Peru, theilweise Bolivia angehört, verkehren Dampfboote.

Finanzen. Es besteht eine Staatsschuld von 213 Mill. Soles, hauptsächlich für Eisenbahnzwecke aufgenommen.

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Handelsplätze:

Lima, die Hauptstadt, 100000 Einw., nicht unmittelbar an der Küste, aber durch eine Eisenbahn mit ihr verbunden; hat Industrie in Woll-, Baumwoll-, Gold- und Silberwaaren u. s. w. und bedeutenden Großhandel, welcher aber ganz in Händen der Fremden ist. Hafen der Stadt und mit ihr durch eine Eisenbahn verbunden ist Callao, 30000 Einw., der wichtigste Seehafen an der ganzen Westküste Südamerikas. Exportirt namentlich die oben genannten peruanischen Produkte. Hafen der Stadt Arequipa, welche 45000 Einw. zählt und lebhaften Handel mit dem bolivianischen Hinterlande treibt, ist Port Islay mit 20000 Einw.; exportirt Wolle und Chinarinde. Arica, lebhafter Hafenplatz an der Südsee; exportirt die oben genannten Landesprodukte, aber auch die aus Bolivia kommenden. Tacna, 12000 Einw., mit Arica in Eisenbahnverbindung, vermittelt den Handel mit Bolivia, namentlich mit Oruro. Cuzco, ehemalige Hauptstadt der Inkas, jetzt noch 40000 Einw.; in der Umgebung Silberminen. Deßgleichen Cerro de Pasco mit 12000 Einw. und Caxamara, 18000 Einw. Nauta ist Stromhafen an der Mündung des Ucayali in den Amazonenstrom.

Ecuador.

643295 Quadr.-Kilom. und 866137 Einw. Das Gebiet dieser Republik, welche in ihren wirthschaftlichen Verhältnissen wohl am meisten unter allen südamerikanischen Republiken zurückgeblieben ist, besteht großentheils aus der Hochebene zwischen den Gebirgsketten, mit aufgesetzten vulkanischen Hochgipfeln, aber fruchtbaren Thälern und Gehängen; westwärts zum Ocean heißer, feuchter Küstenstrich, dicht bewaldet; ostwärts senkt sich das Land zu den Zuflüssen des Amazonenstromes, ebenfalls heiß und feucht. Die Bevölkerung ist ungebildet und unthätig und nur durch die angesiedelten Fremden wird einigermaßen gewirthschaftet.

Produktion. Diese ist bei tropischer Natur durch eine überaus üppige Vegetation unterstützt. Die Urwälder liefern viele Droguen, namentlich werthvolle Chinarinde, Kautschuk, Wachs, Farbstoffe; für den eigenen Bedarf werden Quinoa, Weizen, Mais und Kartoffeln gebaut, für den geringen Export Kaffee, Tabak, Cacao und Baumwolle. Auf der Hochebene wird Viehzucht getrieben. Die vorhandenen Mineralien nur sehr wenig ausgebeutet. Die Industrie ist ganz primitiv und beschränkt sich auf Fabrikation von Leder, Flechtwaaren und dergleichen.

Handel. Die wichtigsten Ausfuhrprodukte: Cacao, Gummi, Strohhüte, Chinarinde und Kaffee. Die Einfuhr kommt hauptsächlich über England. Der Gesammtwerth des Handels beträgt 5—6 Mill. Dollars; dabei Ein- und Ausfuhr gleich stark.

Verkehrsmittel. Sehr dürftig; die alte Inkastraße auf der Hochebene gänzlich in Verfall; die großen Wasseradern im Osten werden nur wenig benützt. An Eisenbahnen ist erst eine kleine Linie von 41 Kilom. fertig.

Finanzen. Eine Staatsschuld von 16 Mill. Piastern (1 Piaster = 4 Mark).

Münze, Maß und Gewicht siehe den entsprechenden Abschnitt.

Handelsplätze:

Quito, Landeshauptstadt mit etwa 80000 Einw., geringer Industrie, ist Stapelplatz für die Waaren des Innern. Guayaquil, 24000 Einw., Haupthafen des Staates, besorgt den größten Theil der Ein- und Ausfuhr.

Größere Plätze im Innern sind noch Cuenca, 25000 Einw. und Rio Bamba, 20000 Einw., mit Schwefelgruben. Loxa, 10000 Einw., erzeugt die beste Chinarinde. Esmeralda und Manta sind untergeordnete Häfen an der Südsee.

Australien.

Der fünfte Welttheil ist zuletzt in die Geschichte der menschlichen Wirthschaft eingetreten. Aus dem australischen Continent und zahlreichen Inseln und Inselgruppen bestehend, weist er in seinen natürlichen Wirthschaftsbedingungen vielfach ganz andere Verhältnisse auf, als die übrigen Welttheile und

wird deßhalb auch seine gesonderte wirthschaftliche Entwickelung nehmen. Von einer einheimischen Cultur ist kaum irgendwo die Rede, fast überall zeigen die Eingebornen gegenüber dem Eindringen europäischer Arbeit und Cultur sich widerstandslos höheren Mächten preisgegeben.

Die festländischen Colonien.

Der australische Continent ist in den wichtigsten Beziehungen von den anderen Welttheilen wesentlich verschieden. Er entbehrt einer einheitlichen Küstengliederung. Bloß im Norden ist die Bai von Carpentaria tief in das Land eingebuchtet. Aber auch ansehnliche Gebirgszüge fehlen vollständig und deßhalb ist nur eine ganz geringe Stromentwickelung vorhanden. Hiezu ein höchst merkwürdiges Klima, im Ganzen sehr trocken mit nur unregelmäßigen und plötzlichen Regengüssen, welche in kürzester Zeit die Flüsse anfüllen und Ueberschwemmungen herbeiführen, ohne das Land gleichmäßig zu bewässern. Daher ist es im Allgemeinen trocken, für den Ackerbau wenig, für die Viehzucht dagegen vortrefflich geeignet.

Produkte. Der Ackerbau liefert alle europäischen Getreidearten, wenn auch häufig Mißernten vorkommen. Auch bei guten Ernten können wegen der hohen Frachtpreise die Früchte nicht leicht Absatz finden. Vorzügliches Obst, Wein, Baumwolle, Nutzhölzer sind ebenfalls Produkte von steigender Wichtigkeit. Weit bedeutender als der Ackerbau ist die Viehzucht. Der Viehstand ist in enormer Vermehrung begriffen und namentlich die australische Wolle einer der wichtigsten Gegenstände des Welthandels geworden; aber auch Hornvieh und Pferde vermehren sich. Australien ist ferner eines der an Edelmetallen reichsten Länder; seit 1861 das erste Gold gefunden wurde, ist es in kurzer Zeit ein Goldland ersten Ranges geworden. Außer dem Golde liefert es auch Kohlen, Kupfer, Eisen, Silber, Zinn in bedeutender Menge; Antimon, Edelsteine und Anderes. Die Industrie ist in lebhaftem Aufschwunge begriffen und wird an einzelnen Plätzen vollständig nach europäischem Muster betrieben.

Handel. Derselbe exportirt Wolle, Häute, Felle, Talg, Fleisch; an Metallen hauptsächlich Gold und Kupfer. Die Gesammteinfuhr sämmtlicher Colonien des Festlandes einschließlich Tasmaniens und Neu-Seelands beträgt 47, die Gesammtausfuhr 44 Mill. Pfd. Sterl.

Da die dürftige Gliederung der Küste der Seeschifffahrt nicht hinreichenden Einfluß auf den Verkehr des Continentes gewährt und die binnenländischen Wasserwege unbrauchbar sind, indem nur der größte Strom Australiens, der Murray, bei günstigem Wasserstande mit Dampfern befahren werden kann, so ist der Eisenbahnverkehr um so wichtiger. Die Eisenbahnen finden auch sonst günstige Bedingungen in Australien: flaches Terrain, hinreichendes Brennmaterial. Es haben demnach auch die Colonien rasch ihr Eisenbahnnetz entwickelt. Die einzelnen Linien siehe bei den einzelnen Colonien. Telegraphische Verbindungen des Continents mit der übrigen Welt besteht mittels eines unterseeischen Telegraphen nach Java. Regelmäßige Dampfer-Linien führen nach England und über Neu-Seeland nach Nordamerika.

Die Einwanderung nach Australien hat erst seit dem Goldfunde lebhaft

zugenommen, neuerdings wieder nachgelassen. Seit einiger Zeit strömt eine große Zahl von chinesischen Einwanderern zu.

Münze, Maß und Gewicht sind die englischen.

Die einzelnen Colonien und ihre wichtigsten Handelsplätze sind:

Neu-Südwales, 799128 Quadr.-Kilom. und 606652 Einw. Vordem die wichtigste Colonie, im Südwesten des Continents gelegen, theilweise flach, theilweise bergig. Producirt Weizen, Schafe, Hornvieh. Exportirt Gold und Schafwolle. Hauptverkehrsmittel sind die Eisenbahnen, welche von Sydney landeinwärts sich verzweigen, im Ganzen 703 Kilom. in Betrieb. Hauptplätze: Sydney, 134756 Einw., an der Südseite von Port Jackson, mit prächtigem Hafen, vermittelt den Handel der Colonie und hat eine lebhafte Industrie in Eisengießereien, Schmelzhütten, Maschinenfabrikation; Leineweberei, Wagenbau, Tuch-, Seifenfabrikation, Bierbrauereien; große Schiffswerfte. Paramatta, 12000 Einw., ebenfalls am Port Jackson, Eisenbahnknotenpunkt; Landhandel. New-Castle, in der Nähe Kohlengruben.

Victoria, 229062 Quadr.-Kilom. und 823272 Einw. Seit den Goldentdeckungen an Volksreichthum und wirthschaftlicher Thätigkeit siegreich mit Neu-Südwales rivalisirend; namentlich mit starker Einwanderung. Treibt Viehzucht, Goldproduktion; auch Bergbau auf Silber, Antimon, Zinn und Kohlen; Diamantengräberei. Hauptexportartikel: Gold und Wolle. Der Murray-Strom 8—9 Monate lang schiffbar. Die Küste hat mehrere vortreffliche Häfen. Die Colonie besitzt Staatseisenbahnen in der Länge von 993 Kilom. Hauptplatz Melbourne, 219675 Einw., volkreichste und wichtigste Stadt Australiens an der Melbourne-Bai. Wichtigster Stapelplatz für australische Ausfuhrprodukte, mit Eisenbahnen und Dampferverbindungen nach allen Richtungen; Banken und verschiedene kaufmännische Institute. Eigentlicher Seehafen der Stadt und mit ihr durch Eisenbahn verbunden ist Williamstown. Geelong, 25000 Einw., Hafenstadt und Stapelplatz für Wolle und Bodenprodukte. Ballarat, 37000 Einw., im Mittelpunkte reicher Goldfelder.

Süd-Australien, 985736 Quadrat-Kilom. und 210442 Einw. Die Colonie besitzt in der Hauptsache ähnliche Wirthschaftsverhältnisse wie Victoria: Mineralien, Wolle und Weizen sind ihre wichtigsten Ausfuhrgegenstände. Unter den Mineralien namentlich das Kupfer wichtig. Die Colonie hat 441 Kilom. Eisenbahnlinien. Die Küste hat gute Häfen und das Mündungsgebiet des Murray. Hauptstadt ist Adelaide mit 31000 Einw., bedeutendster Handelsplatz der Colonie mit dem Handelshafen Port Adelaide. Auch Eisenbahnendpunkt.

Queensland, 1,355890 Quadr.-Kilom. und 181288 Einw. Die Colonie nimmt den nordöstlichen Theil des Continents ein, ist eine der jüngeren und erzeugt neben den Bodenprodukten der übrigen Colonien auch Zucker, Baumwolle und Kaffee. Wichtige Ausfuhrartikel sind Goldstaub, Baumwolle, Wolle und Talg. Das excessive Klima stellt der europäischen Cultur größere Hindernisse entgegen als in dem südöstlichen Theile. Der Verkehr ist meist auf die Küste beschränkt, welche eine Reihe guter Häfen hat. Die Colonie besitzt 427 Kilom. Eisenbahnen in Betrieb. Hauptstadt und wichtigster Handelsplatz ist Brisbane, 28000 Einw., an der Moreton-Bai. Man will von hier eine Eisenbahn durch den Continent nach dem Golfe von Carpentaria führen.

West-Australien, 1,730737 Quadr.-Kilom. und 26709 Einw., an der

Westküste. Wirthschaftlich wenig bedeutend. Exportirt Kupfererze, Bauholz, Sandelholz und Schafwolle. Es fehlen die reichen Ackerbaugegenden und Goldminen des Ostens. Commerciell wichtig ist für die Colonie, daß ihre Küste dem europäisch-asiatischen Verkehre zugewendet ist und eine Menge guter Häfen hat. Die Colonie besitzt 61 Kilom. Eisenbahnen und steht in Dampferverkehr mit Europa. Hauptstadt Perth, circa 7000 Einw. mit dem Hafen Freemantle.

Alexandraland. Das ausgedehnte Gebiet zwischen Queensland und Westaustralien im Norden führt den Namen Alexandraland. Es hat tropisches Klima und ist zur Zeit noch nicht colonisirt.

Die Inseln Australiens.

Tasmanien (vormals Vandiemensland), 67893 Quadrat-Kilom. mit 103663 Einw. Insel vor der Südspitze Australiens; britische Colonie. Gemäßigtes Klima, äußerst fruchtbarer Boden und reichliche Bewässerung ermöglichen ergiebige Bodenproduktion. Bauholz, Viehprodukte, Mehl, Getreide, Wallfischthran u. A. kommen zur Ausfuhr. Die Insel hat 241 Kilom. Eisenbahnen, ein unterseeisches Kabel nach dem Continent, eine Handelsflotte von über 200 Schiffen. Hauptplätze:

Hobart-Town, 19092 Einw., an der Südseite, mit sicherem Hafen, von Wallfischfahrern viel besucht; exportirt die Produkte der Insel. Eisenbahn.

Launceston, 10668 Einw., Hafenplatz, Station der Wallfischfahrer. Eisenbahn.

Neu-Guinea, manchmal zu Asien, manchmal zu Australien gerechnet, große Insel mit circa 10—11000 Quadr.-Meilen. Eines der am wenigsten bekannten Länder der Erde, vom australischen Continent durch die schmale Torres-Straße getrennt. Die Holländer betrachten den Westen der Insel als ihr Eigenthum. Für den Handel ist sie noch bedeutungslos. Das Innere enthält Hochgebirge und tropische Vegetation; die Bevölkerung besteht aus Papuas, welche an den Küsten Schifffahrt treiben. Schiffe der Holländer und solche von Ceram und Amboina holen dann und wann auf dem Wege des Tauschhandels Tripang, Schildpat, Perlen, Muskatnüsse und Arzneirinde (Masoibast).

Neu-Seeland, 271677 Quadr.-Kilom. und 375856 Einw. ungerechnet 45000 eingeborne Maoris; britische Colonie, aus zwei größeren und einer kleineren Insel bestehend. Die Inseln sind gebirgig, haben mildes, feuchtes Klima, sind reichlich bewässert und von ewigem Grün bedeckt. Das Mineralreich liefert Gold in solcher Menge, daß Neuseeland seit 1861 in die Reihe der bedeutendsten Goldländer eingetreten ist; außerdem verschiedene andere Metalle; auch gute Kohlen. Prachtvolle Wälder enthalten viele werthvolle Holzarten; theils als Bau- und Schiffsholz, theils feine Luxushölzer; auch Harze. Wichtiges und vielseitig verwendetes Produkt ist der neuseeländische Flachs; von der einheimischen Industrie massenhaft verarbeitet. Die europäischen Hausthiere gedeihen vorzüglich; besonders ist die Schafzucht wichtig geworden. Auch europäisches Getreide und Gemüse werden gebaut.

Hauptausfuhrgegenstände sind Gold, Schafwolle, Bauholz, Harz, Mehl, Flachs, Kupfer. Die Insel hat ihre Verkehrsmittel rasch entwickelt; es besteht

ein Eisenbahnnetz von 872 Kilom.; Telegraphen; regelmäßige Dampferverbindungen.

Wichtigste Handelsplätze:

Wellington, 10547 Einw., Hauptstadt, auf der Nordinsel. Quackland, 21590 Einw., vortheilhaft auf einer Halbinsel im Norden gelegen, mit zwei Häfen. Commerziell der wichtigste Platz auf Neuseeland. Dunedin, 18499 Einw., an der Ostküste der Südinsel; mit Goldminen. Diese auch in Hokitika und Shortland. Christchurch, 16959 Einw., Hafenplatz.

Zu Neuseeland gehören auch noch als britischer Besitz die östlicher gelegenen Chatam-Inseln und die unbewohnten Quacklands-Inseln.

Die **Louisiade,** Inselgruppe südöstlich von Neu-Guinea, circa 80 Inseln mit Cocoswäldern.

Neu-Britannien, östlich von Neu-Guinea, Inselgruppe; nebst dem dazu gehörigen Neu-Irland.

Salomons-Inseln, östlich von den vorgenannten, außerordentlich fruchtbar. Südöstlich der kleine Santa-Cruz-Archipel.

Neue Hebriden, etwa 270 Quadrat-Meilen mit 150000 Einw., von Wallfischfahrern, Tripangfischern und Sandelholzfällern besucht. Hafen Port Resolution. Die Banks-Inseln bilden einen Uebergang zu den Salomons-Inseln.

Neu-Caledonien nebst den östlich liegenden Loyalitäts-Inseln, französisches Besitzthum, 19720 Quadr.-Kilom. und 68800 Einw. Die Hauptinsel schön, waldreich und gut bewässert. Strafcolonie mit geringen Fortschritten der Colonisation. Zucker, Kaffee, Reis, Baumwolle werden angebaut. Ringsum Korallenriffe. Hauptort Port de France.

Fidschi (Vidi)-Inseln, zusammen 230 Inseln mit 377 Quadr.-Meilen und etwa 200000 Einw., bergig, ungemein fruchtbar, liefern Kaffee, Zucker, Tabak, Baumwolle, Cocosnüsse, Zuckerrohr, Nutzhölzer, Tripang, Schildpat, Perlen, Harz, Gewürze, Brodfrucht, Bananen, Pisang rc. Auch nutzbare Mineralien wären vorhanden; die Bevölkerung noch sehr roh.

Cooks-Inseln, Tonga-Inseln und Samoa-Inseln, östlich von den vorgenannten, commerciell zur Zeit noch bedeutungslos.

Societäts (Gesellschafts)-Inseln, Inselgruppe unter französischem Protectorat. Hauptinsel Tahiti oder Otaheiti, von tropischer Fruchtbarkeit, aber schlecht bebaut; exportirt Orangen. Erzeugt Brodfrucht, Harze, Erdeicheln, Pflanzenöl, Kokospalmen, Sorgho, Indigo, Sago, Reis, Mais, Tabak, Cacao, Vanille u. A. Hat auch eine Eisenbahn von 4 Kilom. Hauptort Papeiti. Handel durch englische und amerikanische Schiffe. Die nächstwichtige Insel der Gruppe ist Eimeo.

Die **Pomotu-Inseln** (auch niedrige Inseln genannt), im Ganzen 80, unter franz. Protectorat, exportiren Perlmutter.

Die **Gambier-Inseln** und die **Markesas,** beide Gruppen französischer Besitz. Letztere 22½ Quadr.-Meilen mit 4200 Einw. Hauptinsel Nukahiwa, Station der Wallfischfänger, Erfrischungsplatz.

Die **Sandwichs (Hawaji)-Inseln,** nördlich vom Aequator, 359 Quadr.-Meilen und 69000 Einw. Schöne, vulkanische Inselgruppe in der großen Fahrbahn zwischen Amerika und Ostasien, unter amerikanischem Einflusse. Die Eingebornen in starker Verminderung. Die Inseln erzeugen Zuckerrohr, Nutzhölzer, Baumwolle, Schwämme, Pflanzenfasern (Pulo), Viehpro-

produkte, Reis, Kaffee. Lebhafter Verkehr mit Amerika. Größte Insel ist Hawaji, 229 Quadr.-Meilen mit dem Hafen Hilo. Wichtiger die kleine Insel Wahu (Oahu), 33 Quadr.-Meilen mit Hafen und Stadt Honolulu, 14000 Einw., dem wichtigsten Handels- und Schifffahrtsplatze im nördlichen Theil des großen Oceans. Guter Hafen; europäische und nordamerikanische Handelshäuser; Verkehr von etwa 500 Schiffen jährlich. Auf Oahu lebhafte Zuckerindustrie mit Export nach San Franzisko.

Die **Marianen** oder **Ladronen** (Diebsinseln), östlich von den Philippinen, 17 Inseln mit etwa 20 Quadr.-Meilen, spanischer Besitz, sehr entvölkert, fruchtbar und waldreich. Ausfuhr von Tripang. Wichtigste Insel Guajan.

Die **Carolinen**, 41 Quadr.-Meilen mit 24000 Einw., ebenfalls spanisch, südöstlich von vorgenannter Gruppe. Commerciell bedeutungslos; ebenso die östlicheren Inselgruppen der Marschall- und Gilberts-Inseln.

Der Ocean.

Der größte Theil der Erde ist vom Ocean bedeckt, in welchem die Continente wie Inseln liegen. Diese Wassermasse ist durch die zwischenliegenden Festländer reichlich gegliedert, bildet aber ein zusammenhängendes Ganze. Man unterscheidet in demselben 5 Oceane: den großen oder stillen, den atlantischen, den indischen und die beiden Polarmeere; einige dieser Oceane haben noch ihre Nebenmeere.

Die commercielle Bedeutung der Meere und ihrer einzelnen Theile wird durch sehr verschiedene Umstände bedingt: durch die Lage der Meere zu den Welttheilen und den wichtigsten Strommündungen und Verkehrsländern; durch die herrschenden mehr oder weniger günstigen Luftströmungen; durch die Bewegungen der Wassermasse (Ebbe und Flut, Wellen, Strömungen); durch die Tiefe, die etwa vorhandenen Inseln, Sandbänke u. s. f.; durch die Beschaffenheit der Küsten (Klippenküsten, Steilküsten, Flachküsten); durch den Fischreichthum u. a. (Sofern diese Verhältnisse für die Schifffahrt wichtig sind, sollen sie in dem Abschnitte über die Mittel des Weltverkehrs gewürdigt werden).

Der atlantische Ocean. Unter den Weltmeeren ist der atlantische Ocean bei weitem das wichtigste, da er die Uferlandschaften des westlichen Europa und des östlichen Amerika berührt und mit seinen Nebenmeeren weit in das Innere der alten Welt eindringt. Namentlich die Nordhälfte des atlantischen Oceans weist die reichsten und wirthschaftlich am meisten entwickelten Küsten auf. Hiezu kommt, daß in den atlantischen Ocean und seine Nebenmeere eine große Zahl bedeutender Ströme sich ergießen, welche ebenfalls das Culturleben der Länder nach dem Meere zu vermitteln. Es ist auch kein Ocean sorgfältiger als Verkehrsbahn geprüft wie der atlantische, keiner von der Schifffahrt fleißiger besucht. Die Inselwelt des atlantischen Oceans ist unbedeutend und stellt der Seeschifffahrt keinerlei wesentliche Gefahren in den Weg. Von Wichtigkeit für die Seeschifffahrt auf dem atlantischen Ocean sind seine Meeresströmungen. Unter ihnen zunächst die Aequatorialströmung, welche an der afrikanischen Küste entstehend längs dem Aequator hinführt, sich nach der brasilianischen Küste wendet, dort theilt und einen kleineren Strom

nach der Mündung des La Plata sendet, während der Hauptstrom, der Guyanastrom, nordwestlich an die Küste von Guyana und in das caraibische Meer geht. An seinem Anfange schmal wird der Aequatorialstrom allmählig immer breiter, je näher er an Amerika kommt. Wichtiger noch für die Schifffahrt ist der Golfstrom, welcher im mexikanischen Golf entsteht und sich im nördlichen Eismeer verliert. Er durchströmt den Golf, zwängt sich durch die Straße von Florida, geht am amerikanischen Gestade bis Cap Hatteras, wendet sich dann nordöstlich an den Bänken von Neu-Fundland vorüber und östlich nach den Azoren, hier aber breitet er sich in mehreren Armen aus, sendet einen Zweig nordöstlich zwischen die britischen Inseln und Island an die Gestade von Norwegen und bis nach Spitzbergen; ein anderer Arm strömt in das biscaysche Meer und von hier wieder nordwestlich gegen Irland; ein weiterer Arm dringt in das Mittelmeer durch die Straße von Gibraltar und einer wendet sich nach den canarischen Inseln und dem Busen von Guinea, wo er neben dem Aequatorialstrom hinfließt und zur caraibischen See zurückkehrt. Dieser südlichste Ausläufer beschreibt demnach einen Kreis durch den ganzen atlantischen Ocean; innerhalb dieses Kreises liegt das Sargasso-Meer, welches mit schwimmendem Seetang erfüllt ist. Der Golfstrom mildert die Temperatur des nordwestlichen Europa und nimmt einen wesentlichen Einfluß auf die Richtung der Seeschiffe. Eine andere wichtige Strömung des atlantischen Oceans ist der kalte Strom, welcher aus der Baffins-Bai durch die Davisstraße längs der Küste von Labrador südwärts fließt und durch die Eisberge, welche er aus dem Norden nach Süden führt, der Schifffahrt gefährlich wird. Von herrschenden Luftströmungen des atlantischen Oceans sind besonders wichtig die Passatwinde, von den Engländern geradezu Handelswinde genannt. Sie wehen beständig aus derselben Richtung und mit gleicher Stärke innerhalb der Wendekreise und sind durch diese Eigenschaft für die Schifffahrt ungemein werthvoll; im Norden des Aequator wehen sie aus Nordost, im Süden aus Südost. Zwischen den beiden Passatwinden nördlich und südlich vom Aequator liegt die Region der Calmen oder Windstillen. Gegensätze zu den nützlichen Passatwinden sind die von Stürmen heimgesuchten Gegenden des nord- und südatlantischen Ocean, namentlich ist das Gebiet des Golfstromes von Wirbelstürmen heimgesucht, deren Bewegung aber jetzt durch die Fortschritte der wissenschaftlichen Beobachtung hinreichend erforscht ist, um ihre meisten Gefahren zu beseitigen. Die Tiefen des atlantischen Oceans sind mehr als die anderer Meerestheile bekannt. Seine bedeutendsten Tiefen erreicht er im westlichen Theile ungefähr zwischen den Azoren und den Bermudasinseln. Die bedeutendsten unterseeischen Erhebungen zeigen sich in der Umgebung der Azoren, nordwestlich von diesen bei der Beaufortbank und weiter nordwestlich bei den Bänken von Neu-Fundland. Die größten bisher gefundenen Tiefen übersteigen 6000 Faden. Die lebhafteste Verkehrsbahn durch den atlantischen Ocean führt aus dem Canal von La Manche in südwestlicher Richtung auf Neu-Fundland zu. Etwas weiter nördlich hievon liegen die unterseeischen Kabel.

Das Mittelmeer. Das Mittelmeer ist das wichtigste unter den Nebenmeeren des atlantischen Oceans, mit diesem durch die Straße von Gibraltar zusammenhängend. Dieses Meer ist hochwichtig für die europäische Geschichte und Cultur. Es hat eine Oberfläche von etwa 54000 Quadratmeilen und ist selbst wieder mit zahlreichen Seitenmeeren und großen Buchten versehen. Zunächst zerfällt es in eine westliche und östliche Hälfte. Die westliche

Hälfte wird durch die Apeninnen-Halbinsel und die Insel Sizilien sowie durch das Cap Bona deutlich von der östlichen geschieden. In der westlichen Hälfte werden durch die balearischen Inseln und durch Corsika und Sardinien wieder einzelne Meerestheile gebildet. Zwischen den Balearen und Spanien das balearische Meer mit dem Golf von Valencia, zwischen Corsika und dem Golf von Genua das ligurische Meer, zwischen Corsika und Sardinien einerseits, der italienischen Festlandküste und Sizilien andererseits das tyrrhenische Meer. Alle diese Meerestheile, namentlich die nördlicheren davon sind ungemein frequent und auch allenthalben von Dampfschiffkursen wie von unterseeischen Kabeln durchzogen.

Auch der östliche Theil ist ungemein reich gegliedert. Aus ihm zieht sich zunächst weit nach Nordwesten das adriatische Meer, durch die Straße von Otranto mit dem jonischen Meere verbunden. Südlich von diesem ist in die afrikanische Küste das Syrten-Meer tief eingebuchtet. Der Meerestheil östlich von diesem wird von den Griechen als weißes Meer bezeichnet und jener Theil des Mittelmeeres östlich von Candia als levantinisches Meer. Charakteristische Theile des letzteren sind im Süden das große Gebiet der Nilmündungen, im Osten die mehr und mehr versandende syrische Küste, im Norden die Buchten von Iskanderun, Adalia und Makri. Durch die Inseln Kreta und Rhodus ist das ägäische Meer mit seinen reichen Inselfluren und zahllosen Buchten von dem Hauptmeere abgeschieden. Es bildet mit der Dardanellen-Straße, dem Marmara-Meere und dem Bosporus zusammen einen der am reichsten gegliederten Theile des ganzen Weltmeeres.

Im ganzen Mittelmeere sind Ebbe und Fluth nur schwach und haben keine Bedeutung für den Verkehr. Von Strömungen ist die wichtigste die, welche durch die Straße von Gibraltar eindringt und längs der afrikanischen und kleinasiatischen Küste hinzieht. Die Luftströmungen des Mittelmeeres sind sehr veränderlich und unberechenbar.

Das schwarze Meer, der alte Pontus Euxinus, 6700 Quadratmeilen groß, liegt ziemlich entlegen von den Hauptbahnen des Weltverkehrs. Ebbe und Fluth sind in ihm kaum mehr bemerkbar. Seine wichtigste Strömung bewegt sich gegen den Bosporus und bringt durch das Marmara-Meer nach dem ägäischen Meere. Seinen ausgedehnten Hinterländern, welche vorzugsweise Rohprodukte erzeugen, entspricht auch die wirthschaftliche Bedeutung dieses Meeres, das zumeist den Transport der russischen und kleinasiatischen Rohstoffe nach Europa vermittelt.

Die Nordsee. Obgleich eines der gefährlichsten Meere der Welt, hat doch gerade die Nordsee vielleicht wegen dieser Gefahren, vielleicht auch wegen der seemännischen Begabung ihrer Küstenvölker die blühendste und lebhafteste Schifffahrt. Sie nimmt einen Flächenraum von über 12000 Quadratmeilen ein. In ihrem südlichen Theile steht sie durch den Canal von La Manche, den frequentesten Theil aller Meere, in Verbindung mit dem atlantischen Ocean. Namentlich in diesem südlichsten Theile ist ihr Tiefenverhältniß sehr sorgfältig untersucht und ihre einzelnen Bestandtheile ebenso bekannt wie etwa die Berge und Thäler eines Gebirges. Ebbe und Fluth finden regelmäßig statt, letztere wird bei plötzlichen Aenderungen der Sturmwinde manchmal zur gefährlichen Sturmfluth. Ihren tiefsten Theil hat die Nordsee an der Küste von Norwegen; besonders seicht und sandig ist sie längs der ganzen Westküste der jütischen Halbinsel und an den niederländischen Küsten.

Die Verbindung der Nordsee mit der Ostsee wird bekanntlich durch ver-

schiedene Wasserstraßen hergestellt. Um die Nordspitze von Jütland führen das Skager Rack und Kattegat, für die Schifffahrt ungemein gefährlich, nach dem Sund, dem großen und kleinen Belt. Unter den letztgenannten drei Wasserstraßen ist commerciell hauptsächlich der Sund wichtig, an seiner engsten Stelle nur eine halbe Meile breit, der einzige brauchbare Durchgang zur Ostsee, jährlich von etwa 25000 Schiffen passirt.

Die Ostsee. Die Ostsee oder das baltische Meer dringt als das entlegenste Seitenmeer des atlantischen Oceans tief in den Norden von Europa ein. Mit ihren weiten großen Busen, dem bottnischen, finnischen und dem von Riga nimmt sie 67200 Quardratmeilen ein. Die großen Ströme, welche sich in sie ergießen, führen Sandmassen mit und verursachen dadurch die Seichtigkeit dieses Meeres, welches durchschnittlich nur 40—60 Faden tief ist. Die geringe Tiefe und der geringe Salzgehalt dieses Meeres veranlassen, daß sich seine Küsten jeden Winter mit Eis bedecken, ja daß die Ostsee sogar in manchen Jahren vollständig gefriert. Dieß erschwert den Handelsverkehr namentlich für Rußland und Schweden. Die Produkte, welche hauptsächlich auf der Ostsee transportirt werden, sind russische und schwedische Rohstoffe nach Deutschland und englischen Häfen.

Der indische Ocean. Dieses Meer ist im Norden reich durch die vorder- und hinterindische Halbinsel, durch den ostasiatischen Archipel gegliedert, grenzt im Süden an den Südpolar-Ocean, im Westen an den atlantischen Ocean, während seine östliche Begrenzung eine ungewisse ist. Seine wichtigsten Theile sind das rothe Meer, der persische Golf, der Golf von Bengalen und der Canal von Mosambique. Er ist reich an Strömungen, unter welchen namentlich die Mosambique-Strömung wichtig ist, welche in südwestlicher Richtung durch die Straße nach dem Cap zu sich bewegt. Wichtiger für den Verkehr als die Strömungen sind die Winde, welche in diesem Meere ungemein regelmäßig sind. Dieß gilt namentlich von den Monsunen, die seit den ältesten Zeiten bekannt sind. In den Sommermonaten herrscht im indischen Ocean nördlich vom Aequator der Südwest-Monsun, welcher Fahrten nach dem Osten begünstigt, vom September bis April herrschen Nordwinde; der Nordost-Monsun begünstigt in dieser Zeit die Fahrten nach Westen.

Das nordwestliche Nebenmeer, des indischen Oceans, das rothe Meer, erstreckt sich schmal und regelmäßig 400 Meilen lang von Suez nach der Babel-Mandeb-Enge. Wegen seiner Enge ist es für die Segelschifffahrt nahezu unbrauchbar, zumal da sehr häufig Windstillen dort herrschen und gute Häfen mangeln, und überdieß die Küsten von Korallenklippen gesäumt sind. Dampferlinien durchfahren dieses Meer in 4—5 Tagen und ist namentlich seit der Erbauung des Suez-Canales, welcher das Meer mit dem mittelländischen Meere verbindet, dasselbe zu einer sehr frequenten Straße für den europäisch-asiatischen Post- und Personenverkehr geworden.

Viel weniger frequent ist der persische Golf, durch die Straße von Ormus mit dem indischen Ocean verbunden. Er ist eines der am wenigsten besuchten Meere, ohne gute Häfen, nur an einer Stelle, an der Mündung des Schat-el-Arab (Euphrat und Tigris) belebt. Seine Strömungen sind nicht bedeutend. Er hat in der ganzen Handelsgeschichte nur einmal eine kurze Rolle gespielt. Nur Eisenbahnen durch Mesopotamien und Kleinasien können dieses Meer wieder beleben.

Der ostasiatische Archipel mit verschiedenen Meerestheilen zwischen Inseln, den chinesischen, hinterindischen und den australischen Küsten ist ein

Meer mit eigenthümlicher Beschaffenheit und merkwürdigen Handelsverhältnissen. Das Meer ist von tropischer Wärme, rings von außerordentlich fruchtbaren Ländern umgeben und von üppigen Inselfluren belebt. Regelmäßige Monsune begünstigen auch hier den Schifffahrts-Verkehr, doch ist die Schifffahrt in diesem Meere äußerst gefährlich wegen der zahlreichen Korallenriffe und der Stürme. Im chinesischen Meere namentlich sind die sog. Taifune als furchtbare Stürme verrufen; in der Java- und Banda-See dagegen starke Meeresströmungen und Korallenriffe gefährlich. Die wesentlichsten Bestandtheile dieses Meeres sind im Norden das chinesische Meer mit dem Golf von Siam, durch die Straße von Malakka mit dem indischen Ocean zusammenhängend. Zwischen Java und Borneo die Sunda-See, durch die Sunda-Straße mit dem indischen Ocean verbunden. Die Passagen zwischen den kleinen Sunda-Inseln und dem indischen Ocean sind weniger wichtig. Zwischen Borneo und Luzon die Mindoro-See; zwischen Borneo, Mindanao und Celebes die Sulu- oder Celebes-See; sie hängt durch die breite Straße von Macassar mit der Sunda-See zusammen. Oestlich von Celebes und mit großen Buchten zwischen die Vorsprünge dieser Insel eindringend die Molukken-See, südlich von dieser die Banda-See und die See von Flores. Zwischen Neu-Guinea und Australien endlich die Harafura-See mit dem Carpentarba-Golf und der Torresstraße, welche ostwärts in den stillen Ocean führt.

Der große Ocean, auch stilles Meer, Pacific- oder Süd-See genannt, das größte aller Meere zwischen Amerika, Asien und Australien. Wegen des Mangels an großen Inseln ist es schwierig, dieses Meer in Bestandtheile zu gliedern. Doch unterscheidet man das Nord-Meer in der Nachbarschaft der Beringsstraße, welches als einzelne Bestandtheile das Berings-Meer, die Kamtschatka-See, die Beringsstraße, das ochotskische Meer zwischen Kamtschatka und dem Festlande, das japanische Meer zwischen den japanischen Inseln und der Mandschurei, das gelbe Meer oder das chinesische Meer zwischen Korea und China umfaßt. Ein anderer Hauptbestandtheil ist die mittlere See zwischen den beiden Wendekreisen, das eigentlich stille Meer mit regelmäßigen Ostpassatwinden und den früher erwähnten zahlreichen Inselgruppen. Südlich von diesem dann die eigentliche Südsee, vom Wendekreise des Steinbockes bis zum südlichen Polarmeer reichend, mit nur wenigen Inseln und veränderlichen Winden. Der große Ocean ist reich an Meeresströmungen. Von Süden kommt aus dem Polarmeere die antarktische Trift, welche einen Arm ostwärts um das Cap Horn, den anderen nach Nordost längs der peruanischen Küste entsendet. Quer durch den stillen Ocean führt der warme Südäquatorialstrom von Ost nach West, von welchem sich nach Süden zu eine ostaustralische Strömung abzweigt, die gegen die Küste von Neu-Süd-Wales geht und sich dann nach Neu-Seeland zurückwendet. Der Nordäquatorialstrom zieht sich im Norden des Aequators westwärts. Die bedeutendste Strömung des stillen Ocean ist die japanische Küstenströmung, welche von der chinesischen Küste an der Ostküste von Japan vorüberführt und als sog. schwarzer Strom oder nordpacifische Trift ostwärts zur californischen Küste führt. Aus der Beringsstraße endlich kommt die arktische Strömung. Im Süden wie im Norden des Weltmeeres gibt es sog. verlassene Regionen d. h. Stellen ohne Strömungen. Im Norden führt die Beringsstraße in das nördliche Eismeer, außer Entdeckungsreisenden nur von Wallfischfängern be-

sucht, und oft von Eisbergen durchzogen. So nahe treten sich hier beide Continente, daß man beim Durchfahren der Straße an klarem Tage beide Küsten sehen kann und daß in ihren ledernen Kähnen die Tschuktschen aus Asien nach Amerika übersetzen um dort Tauschhandel zu treiben. Zwischen dem stillen und dem atlantischen Ocean vermittelt die Passage um das stürmische und öde Cap Horn, welche jener durch die Magelhaensstraße vorgezogen wird. Ebenso gefährlich als dieser ist auch der westliche Zugang nach dem großen Ocean, jener durch die ostasiatischen Inseln. Der stille Ocean hat erst im gegenwärtigen Jahrhundert Bedeutung für den Weltverkehr erhalten, ist aber jetzt mit seinen Inseln und den aufblühenden Handelsstädten seiner Küsten in glanzvollem Aufschwunge begriffen. Hauptsächlich wurde er im vorigen und jetzigen Jahrhundert durch Wallfischfänger, zumeist Amerikaner, aufgeschlossen.

Das nördliche Eismeer. Dasselbe ist ungleich wichtiger als das südliche. Mit dem atlantischen Ocean steht es in Verbindung durch die 200 Meilen breite Durchfahrt zwischen Grönland und Norwegen. Seine bedeutendsten Bestandtheile sind das Meer von Spitzbergen, das lappländische Meer, das weiße Meer, das karische Meer, endlich das sibirische Mer mit dem obischen, jeniseyschen, Taimyr-, Lena-Busen und der Colyma-Bucht. Im Westen die Baffins-Bai mit der Davis-Straße; das amerikanische Polarmeer mit dem eisigen Archipelagus von Nordamerika, auch die Hudsonsstraße und Hudsons-Bai kann hieher gerechnet werden. Zu den Inseln des nördlichen Eismeeres gehören Grönland, Spitzbergen, Novaja Semlja, Gillisland, Neu-Sibirien, Wrangelland, endlich der große nord-amerikanische Archipel, in welchem die Melville-Insel, die Banks-Insel, Prinz-Albert-Land, Bootia, Nord-Somerset und Baffinsland die wichtigsten. Das arktische Meer ist durch Eis, Frost und langandauernde Nächte für den Verkehr unbrauchbar und nur in kurzen Sommermonaten zeigt sich eine dürftige Vegetation an den Küsten. Riesige Eisberge oder ausgedehnte Felder von Schollen erfüllen während des größten Theiles des Jahres dieses Meer. Dasselbe ist indessen reich an Fischen und namentlich ist die sog. große Fischerei hier heimisch. Walfische, Seehunde und Eisbären sind die Gegenstände der großen Fischerei und Jagd.

Der antarktische Ocean (Süd-Eismeer) ist ein offenes Meer mit dem indischen, atlantischen und großen Ocean ohne besondere Begrenzung unmittelbar zusammenhängend. In ihm liegen vollstängig öde, zum Theile vulkanische Inseln und Länder: Victoria-Land, Wilkes-Land, Enderby-Inseln, Alexander-Land und Graham-Land; dieselben sind für den Verkehr vollständig bedeutungslos. Gefährlich wird der Süd-Ocean durch die Treibeismengen, welche er nach Norden entsendet.

Dritter Abschnitt.

Grundzüge der Nationalökonomie.

I. Wesen der Volkswirthschaft.

Bedürfnisse, Bedarf.

Ursache aller Wirthschaft sind die Bedürfnisse. Bedürfniß nennt man die empfundene Mangelhaftigkeit eines Zustands. An je mehr Punkten ein Zustand mangelhaft ist, um so mehr Bedürfnisse sind vorhanden. Bedarf nennt man gewöhnlich die Gesammtheit der Gegenstände und Leistungen, welche erforderlich sind, um die Bedürfnisse eines Einzelnen, einer Familie, eines Volkes oder Staates u. s. w. zu befriedigen. Die Bedürfnisse werden, indem sie nach Befriedigung streben, zur That, zu einem Kampf des Menschen um sein Dasein und um sein Glück. Die Bedürfnisse sind theils Bedürfnisse der Selbsterhaltung, welche sich auch bei den rohesten Menschen und Völkern finden, theils Bedürfnisse der Vervollkommnung, in deren Entstehung und Befriedigung die Culturaufgabe der Menschheit liegt. Die Stärke der Bedürfnisse zeigt sich theils in dem Grade der Unzufriedenheit, den dieselben im Menschen erzeugen, theils in der Menge von Gütern, welche zur Befriedigung der Bedürfnisse nöthig sind. Die Bedürfnisse sind entbehrliche oder unentbehrliche, aufschiebliche oder dringliche, gegenwärtige oder künftige. Alle Ersparniß erwächst aus der Berücksichtigung künftiger Bedürfnisse neben den gegenwärtigen. Die künftigen Bedürfnisse fordern eine solche Berücksichtigung um so energischer, je gewisser sie sich vorausberechnen lassen. Nach ihrer Verbreitung sind die Bedürfnisse allgemein menschliche, nationale, besondere (z. B. Standesbedürfnisse) oder ganz persönliche. Je nachdem eine ständige oder wandelbare Gütermenge zu ihrer Befriedigung nöthig ist, unterscheidet man ständige oder unständige, und je nachdem dieser Bedarf vorausgesehen war oder nicht, ordentliche und außerordentliche Bedürfnisse.

Die meisten, und sehr wichtige Bedürfnisse entstehen nur durch das Zusammenleben der Menschen. Die Bedürfnisse enden mit ihrer (mehr oder weniger freiwilligen) Abweisung oder mit ihrer (gänzlichen oder theilweisen) Befriedigung. Mit vollkommener Befriedigung enden nur die wenigsten, rohesten Bedürfnisse. Mit der zunehmenden Civilisation nehmen auch die Bedürfnisse zu und werden im Zusammenleben der Menschen gerne gleichartig, sie werden

zur Mode. Neben den Bedürfnissen des einzelnen Menschen gibt es Staatsbedürfnisse, Communalbedürfnisse, Corporationsbedürfnisse. Die Mannigfaltigkeit der Bedürfnisse führt zu einer Concurrenz derselben, welche sich im einzelnen Menschen, wie in der Wirthschaft ganzer Völker zeigt. Das Ziel dieser Concurrenz ist die Befriedigung der Bedürfnisse; die Entscheidung darüber verlangt eine vernünftige Vergleichung der Bedürfnisse sowie der Möglichkeiten ihrer Befriedigung. Die Bedürfnisse können entarten, sowohl hinsichtlich ihrer Stärke, als auch hinsichtlich ihrer Richtung. Ihre öffentliche Erscheinung im volkswirthschaftlichen Treiben finden die Bedürfnisse in der Nachfrage.

Die Güter.

Die Mittel zur Befriedigung der Bedürfnisse heißen Güter. Es gibt unter allen Dingen nur sehr wenige, die nicht irgend einem vernünftigen und sittlichen Bedürfnisse dienstbar gemacht werden können. Gerade jene Dinge, die den meisten vernünftigen und moralischen Bedürfnissen dienen, können auch zur Befriedigung der meisten entarteten Bedürfnisse gebraucht werden. Z. B. Geld. Es gibt keine guten und keine bösen Güter; die Dinge werden zu Gütern nur durch das menschliche Zweckbewußtsein; sie wechseln mit den Bedürfnissen, mehren und mindern sich mit ihnen. Eine Menge von Dingen ist, obgleich von jeher existirend, erst in jüngerer Zeit zu Gütern geworden, seit man eben ihre Brauchbarkeit kennen gelernt hat (z. B. manche pharmazeutische Stoffe, neuere Gewebstoffe). Auch können Güter wieder aufhören, Güter zu sein, wenn sich die Bedürfnisse verlieren.

Man unterscheidet die Güter zunächst nach den Bedürfnissen, welchen sie dienen. Manche Güter dienen unmittelbar den Bedürfnissen, wie z. B. Nahrungsmittel, Wohnung, Kleidung und dergl.; andere nur mittelbar, z. B. Rohprodukte, die erst verarbeitet werden müssen, Werkzeuge und Maschinen, Fabrikgebäude 2c. die erst dazu dienen, solche Güter herzustellen, welche unmittelbar dem Genusse dienen. Eine andere Unterscheidung der Güter ist die von freien Gütern und Gütern im Eigenthum. Die freien Güter sind entweder aneignungsfähig oder sie sind es nicht. Sobald ein Gegenstand, der bisher freies Gut war, von Jemand zum Eigenthum gemacht wird, gewinnt dadurch zunächst dieser, sehr häufig aber auch die ganze Volkswirthschaft. Die Eigenschaft der Aneignungsfähigkeit von Gütern ist für die Volkswirthschaft von höchster Bedeutung; auf ihr beruhen die wichtigsten und folgenreichsten Einrichtungen.

Die Güter sind vertretbare, d. h. solche, bei welchen es dem Eigenthümer nicht auf dasselbe Stück, sondern blos auf den Werth ankommt, z. B. Geld, Steinkohlen, Korn, oder nicht vertretbare, d. h. solche, die so eigenartig sind, daß sie durch andere Güter nicht vollständig ersetzt werden können, z. B. Kunstwerke, Landhäuser 2c. Die vertretbaren Güter sind viel mehr für den Verkehr geeignet.

Hinsichtlich ihres Ursprungs sind die Güter innere, welche der Mensch in seiner Person findet und welche nur in gewisser Hinsicht (durch Arbeitsleistung) in den Verkehr kommen; und äußere, die der Mensch außerhalb seiner Person findet. Letztere sind wieder entweder Naturgegenstände, oder menschliche Leistungen oder Verbindungen menschlicher Leistungen mit Naturgegenständen (alle irgendwie bearbeiteten Naturerzeugnisse) oder auch gewisse Verhältnisse (z. B. die Kundschaft).

Der Werth.

Die wirthschaftliche Bedeutung eines Gutes ist sein Werth. Im Werthe liegt die Zweckmäßigkeit des Guts. Der Verstand beurtheilt alle Dinge, ob sie einem Bedürfniß dienen, ob sie brauchbar sind: er schätzt sie und ist immerfort mit solchen Schätzungen beschäftigt. Bei der Betrachtung des Werthes fällt zunächst der Unterschied von Gebrauchs- und Tauschwerth auf.

Der Gebrauchswerth ist die Bedeutung eines Gutes für die Bedürfnißbefriedigung. Der Gebrauchswerth ist größer oder kleiner, je nachdem das Bedürfniß mehr oder weniger wichtig ist. Für eine Nation sind gemeine Nahrungsmittel und Kleidungsstoffe, Kohle, Holz, Eisen vom größten Gebrauchswerth. Der Werth ist ferner allgemein, wenn das Gut die Bedürfnisse Vieler befriedigt; speciell, wenn es blos die Bedürfnisse gewisser Volks- oder Gesellschaftsklassen, oder einzelner Orte und Plätze befriedigt. Dient es gar blos dem Bedürfniß eines Einzigen, so hat es Affectionswerth.

Der Werth ist ferner höher oder niedriger, je nachdem ein Gut in Bezug auf ein gegebenes Bedürfniß mehr oder weniger Brauchbarkeit hat als ein anderes. Er kann umfassend oder beschränkt sein, je nachdem ein Gut eine größere oder kleinere Zahl von Bedürfnissen befriedigt. Er kann ferner stetig oder unterbrochen, vergänglich oder dauernd sein. Manche Güter sind unmittelbar zur Bedürfnißbefriedigung brauchbar und haben demnach unmittelbaren Werth; andere, welche erst dazu dienen, um Güter für die Bedürfnißbefriedigung herzustellen, haben nur mittelbaren Werth, z. B. Werkzeuge, Maschinen, Geld.

Der Tauschwerth ist das Verhältniß des Gebrauchswerthes eines Gutes zum Gebrauchswerthe anderer Güter. Eine Vorbedingung des Tauschwerthes ist demnach der Gebrauchswerth. Der Tauschwerth hat aber noch andere Vorbedingungen. Eine solche ist die Uebertragbarkeit. Die Dinge mit Gebrauchswerth müssen übertragbar sein, sonst können sie keinen Gebrauchswerth bekommen. Eine weitere Vorbedingung ist die Unmöglichkeit oder Schwierigkeit, das Gut auf andere Weise als durch Tausch zu erhalten. Eine gewisse Seltenheit ist demnach ebenfalls Bedingung des Tauschwerthes.

Der Tausch wurzelt tief im menschlichen Leben; überall wo Wahl gegeben ist, findet auch Tausch statt. Wahl zwischen verschiedenen Bedürfnissen und verschiedenen Gütern ist aber überall gegeben, überall findet Tausch statt; die Natur und der Mensch sind in ununterbrochenem Tausche befindlich.

Abstracter und concreter Werth. Der schätzende Verstand des Menschen kann bei der Schätzung eines Gutes von bestimmten wirklichen Verhältnissen absehen. Man kann die Güter ihrem bestimmten wirklichen Bedürfnisse gegenüber stellen, dann ergibt sich ihr concreter Werth, man kann aber auch an eine durchschnittliche Zweckmäßigkeit der Güter denken, dann ergibt sich ihr abstracter Werth.

Verhältniß von Tausch- und Gebrauchswerth. Der Tauschwerth beruht auf dem Gebrauchswerthe, läuft aber nicht mit ihm parallel. Es ist keineswegs immer der Fall, daß, wenn der Gebrauchswerth einer Sache steigt, auch ihr Tauschwerth in gleichem Maße steigen muß. Es scheint demnach hier ein Widerspruch zwischen diesen beiden Arten des Werthes zu bestehen, welcher aber in Wirklichkeit nicht vorhanden ist.

In civilisirten Ländern wird der Gebrauchswerth durch den Tauschwerth mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt. Je roher dagegen die Zustände

einer Volkswirthschaft sind, je vereinzelter die verschiedenen Privatwirthschaften: um so mehr steht der Gebrauchswerth im Vordergrunde gegenüber dem Tauschwerthe.

Entstehung des Werthes. Der Werth als ein Verhältniß ist vorhanden, sobald Gut und Bedürfniß vorhanden sind. Eine Sache, die keinem Bedürfnisse dient, hat demgemäß keinen Werth. Bei vielen Dingen könnte man von einem schlafenden Werthe spechen, wenn nämlich das Bedürfniß und die ihm dienende Sache noch nicht in wechselseitige Berührung kommen. Denn zum Vorhandensein eines Werthes gehört, daß die Brauchbarkeit eines Gutes als solche erkannt und dasselbe dem Menschen, der sie erkannt hat, auch zugänglich ist.

Das Vermögen.

Die Gesammtheit aller im Eigenthum eines einzelnen Menschen oder einer Vereinigung von Menschen befindlichen wirthschaftlichen Güter nennt man Vermögen. Auch fingirte Personen können ein Vermögen haben, z. B. Stiftungen, Korporationen u. s. w. Der gemeine Sprachgebrauch schließt vom Vermögensbegriffe alle Güter aus, die nicht in Zahlen sich abschätzen lassen. Das ist eigentlich unrichtig, aber man kommt nicht darüber hinaus. Man unterscheidet das Vermögen zunächst nach seinem Besitzer in Privatvermögen, Vermögen von Korporationen u. s. f., Vermögen des Volkes und des Staates. Diese verschiedenen Vermögens-Arten haben verschiedene Mischungsverhältnisse ihrer Güter und verschiedener Bedingungen des Wachsthums, des Ab- und Zunehmens. Bei allen Vermögen aber findet in der Regel ein ununterbrochenes Ab- und Zunehmen statt, bei einzelnen Vermögen mit geringerer, bei anderen mit größerer Schnelligkeit. Fast unmerklich ist dieses Ab- und Zunehmen bei den Gütern der todten Hand, höchst beweglich dagegen bei dem Vermögen jedes Speculanten. Das Vermögen nimmt ab durch Uebergang von Vermögenstheilen in fremdes Eigenthum oder durch Verminderung des Werthes; es nimmt zu durch Hereintreten fremder Güter oder durch Erhöhung des Werthes der vorhandenen. Die Minderung geschieht durch Ausgaben und durch Verbrauch oder Abnützung; die Mehrung durch Einnahmen, Produktion und Werthsteigerung.

Die Berechnung der wirthschaftlichen Bedeutung eines Vermögens ist seine Schätzung, für welche theils der Tauschwerth, theils der bloße Gebrauchswerth zur Grundlage genommen werden kann. Im heutigen Wirthschaftsleben werden jedoch Vermögen in der Regel nur nach dem Tauschwerthe geschätzt. Ist die Schätzung eines Privatvermögens schon schwierig, so ist eine auch nur annähernd richtige Schätzung eines ganzen Volksvermögens geradezu unmöglich.

Reichthum und Armuth.

Ein Vermögen, welches sowohl gegenüber den Bedürfnissen seines Besitzers als auch gegenüber dem durchschnittlichen Bedürfnisse Mehrerer groß ist, nennt man Reichthum. Der Reichthum bietet nicht allein genug für den Besitzer, sondern er bietet ihm auch mehr, als andern. Zugleich liegt in seinem Charakter die Erhaltung des Vermögens in seiner Vollständigkeit. Der Reichthum wird in seiner Bedeutung für die Vervollkommnung der Menschheit sehr häufig überschätzt. Er ist nur Mittel zum Zwecke, aber ein thätiges und energisches Mittel. Er ist auch ein Ziel menschlichen Strebens. Es gibt eine

Menge Menschen, welche nicht im Stande sind, höhere Ziele zu begreifen. Wenn nicht der Reichthum wäre als etwas, das ihr Streben und Ringen herausfordert, würden sie vielleicht nach nichts streben und nichts arbeiten; ihre Kraft ginge verloren. Wenn diese Kräfte nach Reichthum ringen, arbeiten sie zwar nicht nach edlen Motiven, aber sie arbeiten doch und müssen der Civilisation dienen. Der Reichthum des Einzelnen wird an der Befriedigung von feineren Luxusbedürfnissen erkannt; der Reichthum eines ganzen Volkes dagegen nur nach dem Reichthum aller Klassen der Bevölkerung. Also nicht allein nach dem Luxus der wirklich Reichen, sondern auch nach der Lage der minder vermögenden Volksklassen. Ferner nach der Größe der vorkommenden Zahlungen, nach der Creditgewährung an andere Völker, nach dem Staatsaufwande und der Leichtigkeit oder Schwierigkeit für öffentliche Angelegenheiten und Unternehmungen Capital zu erhalten.

Ein Vermögen, das nicht groß genug ist, um die Verhältnisse des Reichthums zu bieten, das aber doch mehr als die durchschnittliche Summe üblicher Bedürfnisse befriedigen läßt, nennt man Wohlstand. Dieser ist ebenso wenig bestimmt abgegrenzt wie der Reichthum, hat aber doch gewisse Kennzeichen, nach welchen er von der öffentlichen Meinung beurtheilt wird. Jene Größe des Vermögens, welches nur die mittleren standes- und landesüblichen Bedürfnisse befriedigen läßt, nennt man Auskommen. Im Zustande der Dürftigkeit dagegen sinkt die Fähigkeit der Bedürfniß-Befriedigung unter das Niveau des Glückes herab. Die Dürftigkeit gehört schon zu den Kehrseiten des Reichthums. Doch können aus der Klasse der Dürftigen die starken Naturen immerhin durch Arbeit und Ausdauer in die Klasse des Auskommens oder des Wohlstandes hinauf steigen. Schwieriger ist dieß schon beim Zustande der Armuth, wo das wirthschaftliche Glück bis unter die Befriedigung der Nothwendigkeits-Bedürfnisse sinkt, und aus welchem nur sehr starke und an unglaubliche Anstrengung gewöhnte Naturen sich in die Klasse des Wohlstandes emporarbeiten können. Die tiefste Stufe wirthschaftlichen Glückes bezeichnet man mit dem Ausdrucke Elend; es ist das jener Zustand, wo es am Unentbehrlichsten vollständig und bleibend mangelt. Armuth und Elend sind beide auf die Hilfe anderer angewiesen; die Armuth nicht immer, das Elend durchaus. Letzterem fehlt es an Allem. Es ist jene Armuth, welche keine Hoffnung und keine Aussicht auf Besserung hat. Wo die Gegensätze des Reichthums, wo Armuth und Elend um sich greifen und zum Bewußtsein ganzer Klassen der Bevölkerung gekommen sind; wo die Unsicherheit des Erwerbes, das Leben von der Hand in den Mund einen quälenden moralischen Druck ausübt: da zeigt sich die Erscheinung des Proletariates. Das Proletariat ist die ihres schlimmen Zustandes sich bewußte Massenarmuth; welcher schließlich auch die Fähigkeit und der Wille zur Verbesserung ihrer Zustände verloren geht.

Die Wirthschaft.

Unter Wirthschaft versteht man die planmäßige Thätigkeit des Menschen zur Befriedigung seines Güterbedarfes. Die Wirthschaft erscheint uns als die Verarbeitung und Aneignung der äußeren Welt durch den Menschen; als der Kampf des Menschen um sein Dasein. Der Mensch ist die Ursache seiner Wirthschaft und umgekehrt ist auch die Wirthschaft Ursache der menschlichen Existenz. Die Wirthschaft des Menschen umfaßt sehr verschiedene Thätigkeiten. Sie kann sein:

1. Eine Schöpfung von Werth aus werthlosen Dingen. So Entdeckungen und Erfindungen; Occupation herrenloser Güter, künstlerische und literarische Produktion. Das Bestreben des Menschen ist darauf gerichtet, möglichst viel Werth aus werthlosen Dingen zu schaffen.

2. Eine Vergrößerung des Werthes. Solche findet statt durch planmäßige Leitung der Natur in ihrer Produktion z. B. Ackerbau; sowie durch die industrielle Thätigkeit. Und hier ist es ein Bestreben des Menschen, die vorhandenen Werthe möglichst zu vergrößern.

3. Eine Erhaltung und Sicherung des Werthes. In dieser Hinsicht arbeitet das Recht, die Polizei, das Versicherungswesen; aber auch die Sparsamkeit und Sorgfalt jedes einzelnen wirthschaftenden Menschen.

4. Bewegung des Werthes: Verkehr und Tausch. In dieser Hinsicht handelt es sich darum, die Werthe stets dorthin zu bewegen, wo sie am nothwendigsten sind und da, wo letzteres etwa praktischer ist, den Werthen nachzugehen.

5. Eine Vertheilung des Werthes. Hier wäre es die Aufgabe der Wirthschaft, die Vertheilung der Werthe möglichst in der Weise zu ordnen, daß dieselben dem wirklichen Verdienste des Menschen entsprächen.

6. Auch der Verbrauch des Werthes ist noch eine wirthschaftliche Thätigkeit, bei welcher besonders die Grundsätze eines schonenden Verbrauches maßgebend sein müssen, eines Verbrauches, welcher mit möglichst geringen Opfern möglichst viele Bedürfnisse befriedigt.

Diese verschiedenen wirthschaftlichen Zwecke und Zielpunkte lassen sich niemals vollständig rein gewinnen. Ueberall zeigen sich vielmehr mit jedem Fortschritte irgendwelche Rückschritte und Nachtheile verbunden. Die Nachtheile oder Rückschritte sind theils freiwillig gemachte Kosten, Aufopferungen, theils sind es gegen den menschlichen Willen bei der Wirthschaft vorkommende Nachtheile: Schäden, Vortheilsentgänge. Sucht man bei irgend einer wirthschaftlichen Thätigkeit eine Art von Nachtheilen zu vermeiden, so fällt man in der Regel in eine andere, und es handelt sich daher darum, bei jeder wirthschaftlichen Thätigkeit jene Form aufzusuchen, die an den geringsten Nachtheil geknüpft ist.

Arten der Wirthschaft.

Die Wirthschaft kann eingetheilt werden nach dem wirthschaftenden Subjekte. In dieser Hinsicht unterscheidet man:

1. Privatwirthschaft oder Einzelwirthschaft. Die Regeln, nach welchen sie betrieben wird, bilden nicht den Gegenstand einer besonderen Lehre, sondern werden von der Volkswirthschaftslehre mit behandelt. Denn in unserem modernen Staatsleben ist die Wirthschaft des Einzelnen oder der Familie so sehr mit der Wirthschaft des ganzen Volkes verflochten, daß sie nicht ganz vereinzelt geführt und auch nicht als vereinzelte betrachtet werden kann. Jede Privatwirthschaft ist durch zahllose Fäden mit anderen Wirthschaften verbunden; erhält Vorschub durch andere Wirthschaften und muß ihrerseits denselben dienen. Eine eigentliche Einzelwirthschaft im strengsten Wortsinne ist nur denkbar bei einem Einsiedler oder als Robinsonade, und da sind es vorzugsweise nicht die wirthschaftlichen, sondern die technischen Fragen, welche in Betracht kommen.

Die Privatwirthschaft entsteht mit der Selbstständigkeit des wirthschaftenden Menschen. Diese Selbstständigkeit bildet sich in der Regel allmählich aus. Jede neu entstehende Wirthschaft wurzelt in irgend einer älteren

und zieht anfangs ihre Kräfte aus derselben, bis sie hinreichend erstarkt ist, um dieser Stütze zu entbehren. Wirthschaften, die schon selbstständig geworden sind, sind anfangs schwach, manchmal erstarken sie rasch, manchmal werden sie nie ganz selbstständig. Die Privatwirthschaft endet gewöhnlich mit ihrem Subjekte, aber sie sollte nicht mit demselben enden. Denn jedes Ende einer Wirthschaft ist in der Regel mit einer Verschleuderung von Werthen verbunden. Wirthschaftlicher ist es vielmehr, wenn alle, selbst die kleinsten Theile einer Wirthschaft in der Art fortbenützt werden, daß sie in ihrem Zusammenwirken nicht gehindert sind, und daß blos mit dem Wechsel der Generationen neue wirthschaftende Personen statt der alten eintreten. Um so größer ist der Vortheil, wenn der neu Eintretende der Wirthschaft nicht fremd ist; wenn also die wirthschaftenden Personen und die bewirthschafteten Gegenstände einen Prozeß steter Erneuerung und Kräftigung der Wirthschaft möglich machen. Geht die Wirthschaft zu Grunde noch während der Existenz ihres Subjektes, so zeigt sich die Erscheinung des Bankrotts.

2. **Die Wirthschaft von Corporationen,** Gesellschaften u. s. f. soll erst an späterer Stelle ausführlich behandelt werden. Hier sei nur erwähnt, daß der Entstehungsgrund derartiger Wirthschaften in der oft nöthigen Kräftigung der Einzelnen durch Vereinigung liegt. Die Arten solcher gemeinsamer Wirthschaften unterscheidet man je nach ihrem Hauptzwecke in Capitalsvereinigungen oder Arbeitsvereinigungen; in Bezug auf ihre rechtliche Gestalt unterscheidet man die gemeinsamen Wirthschaften je nachdem die Mitglieder mehr oder weniger Verantwortlichkeit und Freiheit haben; in Bezug auf die Verwerthung ihrer Leistungen unterscheidet man solche Gemeinwirthschaften, je nachdem die Leistungen für die Gemeinschaft selbst verbraucht werden oder für andere.

3. Unter **Volkswirthschaft** versteht man die wirthschaftliche Thätigkeit des ganzen Volkes; sie setzt sich zusammen aus allen Einzelwirthschaften in ihrer beständigen Wechselwirkung. Jedes Volk hat gewisse Bänder, welche es zusammen halten: seine gemeinsame Sprache, seine gemeinsame Sitte, seinen Wohnort, seine gemeinsame Abstammung, seine Rechtsbildung, seine Geschichte. Und ein solches Band ist auch die Wirthschaft, die gemeinsamen materiellen Interessen.

In der Volkswirthschaft zeigt sich das Zusammenwirken von Eigennutz und Gemeinsinn. Strebt der Mensch nur als einzelner, ohne Rücksicht auf andere nach Befriedigung seiner Bedürfnisse, so ist dieses Streben Eigennutz. Berücksichtigt er dagegen bei der eigenen Bedürfnißbefriedigung auch die Bedürfnisse und Zwecke seiner Mitwelt, so nennt man diesen Zug Gemeinsinn. Eigennutz und Gemeinsinn kommen zum Vorschein überall wo mehrere Menschen nebeneinander Bedürfnisse haben und befriedigen wollen. Diese beiden Eigenschaften sind dem Menschen durch die Natur eingepflanzt. Der Eigennutz geht unmittelbar aus dem Triebe der Selbsterhaltung hervor; er ist Lebensprinzip des Einzelnen. Aber auch der Gemeinsinn ist eine Naturnothwendigkeit. Er ist nur die schon von den ungebildetsten Menschen gefühlte Nothwendigkeit, sich anderen Menschen anzuschließen, weil sie gleiche Bedürfnisse haben. Gemeinsinn und Eigennutz zeigen sich in Allem, in den größten und kleinsten Kreisen menschlichen Zusammenwirkens: in der Familie, in der Gemeinde, in dem Volke und Staat, auch in Vereinen, Genossenschaften u. s. w. Der Gemeinsinn zeigt sich schon in der Familie, er zeigt sich in höherem Grade da, wo neben den eigenen und Familienbedürfnissen auch Bedürfnisse

der Gemeinde, Bedürfnisse eines Volkes und schließlich der ganzen Menschheit berücksichtigt werden. Wen Gemeinsinn beseelt, der sorgt und schafft für Familie, Gemeinde, Vaterland und Menschheit wie für ein erweitertes Selbst. Aber auch der selbstsüchtigste Mensch muß, wenn er überhaupt unter Menschen leben will, und wenn er die Menschen zum Hebel seiner Selbstsucht machen will, Gegenleistungen dafür machen.

So ist die Volkswirthschaft kein bloßes Nebeneinander aller Einzelwirthschaften, kein bloßer Krieg jedes Einzelnen gegen alle Uebrigen, sondern auch ein Zusammenwirken, eine einheitliche große Arbeit. Jeder Theil des Volkes sorgt zwar für sich selbst, aber er sorgt auch für die übrigen Theile. Die Vorgänge in der Volkswirthschaft bedingen sich gegenseitig. Blühender Handel und blühender Gewerbfleiß sind durch einander und mit einander möglich; der Consument ist auf den Produzenten und umgekehrt angewiesen. Es ist nicht möglich, daß Einer allein gedeihe, während die Uebrigen verderben.

Die Volkswirthschaft zeigt auch ein eigenthümliches Zusammenwirken von Naturgesetzen und menschlicher freier Thätigkeit. Die Natur gibt dem Menschen gewisse Bedingungen, nach welchen er wirthschaften muß, aber im Belieben der Einzelnen und der Völker liegt es, wie sie von diesen Bedingungen Gebrauch machen und ihre Wirthschaft gestalten wollen.

Die Volkswirthschaft entsteht mit dem Volke, da sie eine nothwendige Lebensthätigkeit desselben ist. Sie wächst mit dem Volke und vervollkommnet sich mit ihm. Sie ist in den Anfangszuständen eine Naturalwirthschaft, wobei jeder Einzelne das erzeugt, was er selbst bedarf; in ihrer weiteren Entwickelung wird sie Geldwirthschaft und endlich Creditwirthschaft.

4. **Die Staatswirthschaft**. Auch der Staat muß eine Wirthschaft führen, von deren Einzelheiten indessen unten ausführlich die Rede sein soll.

5. Unter **Weltwirthschaft** versteht man die Wirthschaft der gesammten Menschheit, abgesehen von dem Gedeihen einzelner Völker. Auch diese Art von Wirthschaft wird nicht in einer besonderen Lehre behandelt, sondern findet ihre Berücksichtigung durch die Volkswirthschaftslehre. Mehr und mehr berühren sich die Völker und theilen sich ihre wichtigsten Fortschritte mit. Jedes Volk bringt jene Güter hervor, die es am leichtesten erzeugen kann und tauscht sie dann im Welthandel gegen die Güter anderer Völker aus. Oft wirken an einem und demselben Werke mehrere Völker zusammen (z. B. Gotthardbahn, Suezkanal, internationale Weltausstellungen, Handels- und Schifffahrtsverträge u. s. f.).

Gewerbe.

Innerhalb des großen Kreises wirthschaftlicher Thätigkeit lassen sich gewerbliche und nichtgewerbliche Thätigkeiten unterscheiden. Die gewerblichen Thätigkeiten oder Gewerbe sind dadurch charakteristisch, daß sie dauernd, regelmäßig, berufsmäßig zum Zwecke von Erwerb und Gewinn ausgeübt werden, was bei einer großen Reihe von wirthschaftlichen Thätigkeiten nicht der Fall ist. Kauft Jemand Holz für seinen Hausbedarf, so ist dies eine wirthschaftliche Thätigkeit, aber kein Gewerbe; der Holzhändler dagegen treibt den Holzeinkauf als Gewerbe.

(Häufig wird der Ausdruck Industrie gleichbedeutend mit dem Ausdruck Gewerbe gebraucht; ebenso häufig stellt man beide gegenüber. Beides ist unrichtig. Denn die Industrie ist nur ein Theil der Gewerbe).

Die kürzeste und passendste Eintheilung der Gewerbe ist folgende:

1. **Occupatorische Gewerbe,** bei welchen es sich blos darum handelt, Naturprodukte dort, wo sie sich finden, von der Natur loszulösen und in rohem Zustande anderen Gewerbszweigen zu überlassen. Hieher gehören Bergbau, Jagd, Fischerei, vielfach auch noch die Gewinnung vegetabilischer Rohprodukte (Werk- und Farbhölzer, Gewürz-, Arznei- und Gespinnstpflanzen) in uncivilisirten Ländern.

2. **Land- und forstwirthschaftliche Gewerbe,** bei welchen die Naturkräfte zum Zwecke der Güterproduktion systematisch geleitet und unterstützt werden: Landwirthschaft, Viehzucht, Gartenbau, Forstwirthschaft, Plantagenbau 2c. — Sie und die occupatorischen Gewerbe bezeichnet man auch häufig mit dem Ausdrucke Urproduktion oder Rohproduktion.

3. **Industrielle Gewerbe,** d. h. jene produktiven Gewerbe, welche sich mit der mechanischen und chemischen Verwandlung der Rohprodukte beschäftigen.

4. **Persönliche Dienstleistungen,** d. h. Vermiethung von Arbeitsleistungen, die nicht auf Güterproduktion gerichtet sind. Sie lassen sich wieder unterscheiden in gewöhnliche Dienstleistungen (z. B. Hausgesinde), wissenschaftliche, künstlerische und politische Dienstleistungen.

5. **Handels- und Verkehrsgewerbe,** welche sich mit der Vermittelung des Verkehrs, mit dem Handel im weitesten Sinne des Wortes beschäftigen. Die Unterabtheilungen sind höchst mannigfaltig; doch lassen sich zwei Hauptgruppen unterscheiden, nämlich die eigentlichen Handelsgewerbe, welche den Güterumlauf direkt besorgen und die Hilfsgewerbe des Verkehrs, unter welchen wieder die Transportgewerbe eine ganz hervorragende Stellung einnehmen.

Unternehmen, Geschäft.

Wird eine Thätigkeit begonnen, deren Ausgang noch ungewiß ist, so bezeichnet man sie mit dem Ausdrucke Unternehmen. Das wirthschaftliche Unternehmen bezeichnet man mit dem Ausdrucke Geschäft; und zwar wird dieser Ausdruck sowohl für ein ganzes auf die Dauer begründetes Unternehmen gebraucht, als für einzelne Handlungen des Unternehmers.

Eine der bedeutendsten und folgenreichsten Erscheinungen des Wirthschaftslebens ist es, daß nicht jeder Mensch selbst wirthschaftlicher Unternehmer wird, sondern daß nur ein Bruchtheil von Menschen selbst Unternehmungen, Geschäfte begründet und erhält, während eine große Zahl darauf angewiesen ist, in den Unternehmungen Anderer für Lohn zu arbeiten. Der Grund hievon liegt darin, daß zu den meisten Unternehmungen nicht allein Capital (s. ausführl. später), sondern auch gewisse persönliche Eigenschaften des Unternehmers gehören. Diese sind hauptsächlich folgende:

Erkenntniß und Combination. Ein Haupterforderniß des Geschäftsmannes ist die Erkenntniß jener Verhältnisse und Umstände, welche dem Unternehmen hilfreich oder schädlich sein können, sowie die Combination derselben. Solche Verhältnisse und Umstände können in den verschiedenen Hilfsmitteln der technischen Vorgänge, wie auch in wirthschaftlichen Zuständen und Ereignissen liegen. — Vor Allem ist eine Erkenntniß aller verfügbaren Kräfte und Werthe nöthig. Es finden sich im Wirthschaftsleben eine Menge von Kräften und Werthen, welche entweder gar nicht oder doch nicht so ausgenützt werden, als es geschehen könnte. Sie werden vielleicht blos nach einer Richtung hin benützt, obgleich sie nach mehreren Richtungen benützt werden

könnten; sie werden vielleicht nicht in ergiebiger Weise, nicht am rechten Platze, nicht zur rechten Zeit benützt. Alles dies hat der geschäftliche Scharfblick zu erkennen. Er muß die Eigenschaften der Güter und der wirthschaftlichen Kräfte, ihre Fähigkeiten, ihre Werthe, ihre Verwendbarkeit, ihre Vielseitigkeit, Wohlfeilheit, Dauerhaftigkeit u. s. f. rasch entdecken, mit dem richtigen Platze und den passendsten Zeitpunkten in Verbindung bringen und durch diese Combination neue, günstigere Geschäftsverhältnisse schaffen.

Die verfügbaren Werthe und wirthschaftlichen Kräfte müssen aber nicht allein erkannt werden, sondern auch als Arbeitsmaterial in den rechnenden Gedanken des Geschäftsmannes immer vorräthig und disponibel sein. Sinnt er über ein neues Geschäft nach, so muß ihm sofort gegenwärtig werden, wo er etwas Aehnliches gesehen, das auf sein Geschäft mit diesen oder jenen Aenderungen vortheilhaft angewendet werden könnte. Es muß ihm gegenwärtig werden, ob ihm da oder dort ein Fehler aufgefallen sei, den er zu vermeiden habe. Oft hört man die Redensart: Das hätte ich auch gekonnt, wenn ich gewußt hätte, daß sich ein Geschäft damit machen ließe. Diese Redensart zeigt gerade, daß der, der sie gebraucht, kein Geschäftsmann ist, daß er eben die Möglichkeit eines vortheilhaften Unternehmens nicht entdeckte. In der Entdeckung solcher Möglichkeiten liegt das Wesen des Unternehmers. Eben weil so häufig ein Einzelner erkennt, was Viele nicht erkennen, gelingt ihm dieses oder jenes Geschäft.

Schätzung und Berechnung. Auch in der raschen und sicheren Schätzung und Berechnung der Werthe und Preise muß der Unternehmer Scharfblick und Uebung besitzen. Es nützt nur wenig, wenn man weiß, daß eine Arbeitskraft, eine Einrichtung, ein Material zu dem oder jenem brauchbar wäre, wenn man aber dabei nicht zu schätzen weiß, wie viel die Anwendung kostet und was dadurch erreicht werden kann. Es handelt sich also darum, einen gewissen Maßstab für die Werthe im Kopfe zu haben und diesen Maßstab überall anzulegen wo es nöthig ist. Dieser Maßstab ist aber nichts Anderes als die durchschnittliche Leistungsfähigkeit und die durchschnittlichen Eigenschaften der wirthschaftlichen Kräfte und Mittel. Je länger man sich im wirthschaftlichen Leben bewegt, um so richtiger wird der durchschnittliche Maßstab, nach welchem man die Kräfte und Mittel des wirthschaftlichen Lebens beurtheilt. Erfahrung ist die wichtigste Quelle guter Schätzung. Legt man die Eigenschaften derjenigen wirthschaftlichen Güter, deren Leistungen man kennt, neben die Eigenschaften neu auftretender wirthschaftlicher Kräfte, so kann man Schlüsse auf die Leistungsfähigkeit der letzteren ziehen. Ebenso verhält es sich mit der Werthschätzung von fertigen Produkten, Waaren und dergl.

Risico. Das wirthschaftliche Unternehmen ist ein Versuch. Es ist ein Versuch vom sachlichen Gesichtspunkte aus und ein Versuch, wenn man die Persönlichkeit des Unternehmers berücksichtigt. In den Umständen wie in der Persönlichkeit können Hindernisse liegen, die den Versuch scheitern lassen. Und wie das Ganze so ist auch das einzelne Betriebsjahr, die einzelne begonnene oder übernommene Arbeitsleistung ein Versuch; jeder Versuch aber ist ein Wagniß, dessen Gelingen von der Fähigkeit des Wagenden und von äußeren Umständen abhängt. Das Wagniß ist um so größer, je größer der etwa zu befürchtende Verlust ist; je größer also die Werthe und Arbeitsleistungen sind, welche für das Geschäft aufgeopfert worden sind, bis sich ein Resultat zeigt. Aber nicht nur nach der Größe, sondern auch nach der Wahrscheinlichkeit des Verlustes ist das Wagniß abgestuft. Je weniger das Gelingen gesichert

ist, um so größer ist das Wagniß. Es gibt eine Menge von Geschäften, die nach ziemlich feststehenden Regeln gegründet, geleitet und betrieben werden; andere, für welche solche Regeln nicht bestehen und wo die Erfahrungen vom Unternehmer erst gemacht werden müssen. Aehnlich verhält es sich auch innerhalb der einzelnen Unternehmungen bei verschiedenen Zweigen und Arbeitsleistungen derselben. Unternehmungen, welche seit längerer Zeit sorgfältig fortgeführt wurden, haben weniger Wagniß. Jede Vergrößerung und Aenderung dagegen, jede Hereinziehung neuer Geschäftstheile, bezüglich derer man noch keine Erfahrung hat, lassen die Unternehmerschaft und das Wagniß wieder zum Vorscheine kommen.

Initiative. Dieselbe liegt in dem Willen, eine Sache zuerst anzufassen, in dem Vorangehen. Der ächte Unternehmer erfindet die wirthschaftliche That und nimmt sie auch gleich in die Hand. Die Initiative zeigt sich aber nicht nur beim Anfange der Unternehmung, sie zeigt sich auch fortwährend in den Verbesserungen derselben, in der Vergrößerung des Geschäftes u. s. f. Sie ist der fortwährend hebende und drängende Anstoß im Geschäfte.

Rascher Entschluß. Während die Initiative die wirthschaftliche That erweckt, ist aber auch häufig rascher Entschluß bei der Wahl zwischen mehreren Möglichkeiten wichtig. Die Schnelligkeit der Entschlüsse wird im heutigen Wirthschaftsleben geboten durch die stets zunehmende Concurrenz und ist nöthig bei allen Handlungen, die zum geschäftlichen Betriebe gehören: bei der Annahme von Aufträgen, beim Ankauf, bei der Produktion wie beim Verkauf.

Ausdauer. Die Ausdauer des Geschäftsmannes zeigt sich nicht allein gegenüber größeren Hindernissen, sondern auch in der Bewältigung zahlloser kleiner Hindernisse, in der Ueberwindung jenes passiven Widerstandes, welchen bald Widerwille oder Unfähigkeit und Eigensinn von Geschäftsgehilfen und Arbeitern, bald die widerstrebenden Eigenthümlichkeiten des bewirthschafteten Objektes und der Hülfsmittel den geschäftlichen Zwecken entgegensetzen.

Organisation. Erkenntniß, Combination Schätzung und Berechnung gehen der Gründung des Unternehmens voraus, aber die Organisation desselben muß ebenfalls entsprechen. Die Organisation hat die Aufgabe, die vorhandenen Kräfte und Werthe, die vorhandenen wirthschaftlichen Mittel so anzuordnen, daß sie nicht chaotisch zusammengeworfen sind, sondern harmonisch geordnet. Das Organisiren kann freilich nicht gelehrt werden, sondern es ist eine natürliche und durch Uebung erlangte Gabe. Es handelt sich beim Organisiren vorzugsweise darum, daß man die in ihren Leistungen und Eigenschaften verwandten Kräfte und Mittel nebeneinander stelle und dort in Verbindung bringe, wo sie Verwandtschaft zeigen; daß man alle etwaigen Lücken im Zusammenwirken der geschäftlichen Kräfte erkenne und durch passende Zwischenglieder ausfülle. Auch darin zeigt sich die organisatorische Thätigkeit, daß sie für Ersatz sorgt, falls durch irgend welche Zufälle die wirthschaftlichen Kräfte und Mittel unzureichend wären oder ihre Mitwirkungen an dem Geschäfte versagen. Man kann vielleicht nicht für alle Kräfte und Mittel des Geschäftes speciellen Ersatz aufstellen, aber Ersatz muß da sein. In letzterer Linie muß er in der Persönlichkeit des Unternehmers selbst liegen. Die Organisation des Geschäftes fordert ferner genaue Arbeitstheilung (s. u.) und sorgfältiges Ausmessen der Competenz aller einzelnen Kräfte und Mittel des Geschäftes. Für jeden Mitarbeiter, für jedes Geräth, für jeden Raum, für jeden Werth des Geschäftes muß eine bestimmte Aufgabe feststehen. Endlich fordert die Organisation eine stete Durchsichtigkeit des ganzen Betriebes. Diese wird her-

gestellt durch die Unterordnung des minder wichtigen unter das wichtigere, durch die Unterordnung der Theile unter ein Ganzes. Die kleinsten Kräfte und Mittel werden zu Gruppen zusammengeordnet, mehrere solcher Gruppen dann wieder zu einer u. s. f. Nur durch solche Gruppentheilung läßt sich ein complicirtes Geschäft überschauen und beherrschen.

II. Die Produktion.

Wesen und Grundlagen der Produktion.

Eine Produktion von Gütern kann auf doppelte Weise stattfinden:

1) Es können vorhandene Dinge zu wirthschaftlichen Zwecken umgestaltet, getrennt und verbunden, in andere Form gebracht, zu anderen Zwecken brauchbar gemacht werden. Die Produktion kann nur stattfinden auf Grund schon vorhandener Gegenstände. Sie hat ihre naturgemäßen Grundlagen und Grenzen. Der Mensch kann mit Hilfe der Natur bewirken, daß mehr von jenen Dingen entstehen, welche für ihn Werth haben. Dies geschieht aber nur auf Kosten derjenigen Dinge, welche keinen oder geringeren wirthschaftlichen Werth haben.

2) Die andere Art von Produktion ist die, daß in Dingen, welche schon existiren, ein neuer Werth, eine neue Brauchbarkeit aufgefunden wird, z. B. die Auffindung von Farbstoffen in Pflanzen, welche man bisher nur als Unkraut kannte.

Die Produktion hat gewisse Bedingungen, über welche sie nicht hinauskömmt. Diese Bedingungen sind:

1) Die Natur mit ihren vorhandenen Kräften und Schöpfungen; 2) die geistige und körperliche Arbeitskraft des Menschen; 3) eine Reihe von Gegenständen, in welchen Naturkräfte und Naturschöpfungen mit menschlichen Arbeitsleistungen schon vereinigt sind, und welche noch weiterhin zur Production verwendet werden können; sie werden als Kapitalien bezeichnet. Die Natur, die Arbeit und das Kapital sind die Bedingungen oder die sog. Faktoren der Produktion.

Die Natur als Produzent.

Eine Reihe von Stoffen und Kräften der den Menschen umgebenden Natur haben theils schon die Eigenschaft von Gütern, theils erzeugen sie Güter. Letzteres geschieht wieder mit oder ohne Zuthun des Menschen. Einzelne dieser natürlichen Güter- und Güterquellen sind in nahezu unerschöpflichen Mengen vorhanden; andere begrenzt. Im einzelnen sind diese natürlichen Güter und Güterquellen: 1. Die Athmosphäre und ihre Bewegung, als das nothwendigste Gut für den menschlichen Organismus sowie für das Leben der Pflanzen und Thiere. Ihre Bewegung wird zur Güterquelle, indem sie der menschlichen Wirthschaft und der Natur dient. 2. Wärme und Licht der Sonne sind für das organische Leben ebenso unentbehrlich; werden auch häufig unmittelbar zu wirthschaftlichen Zwecken benützt. 3. Die mannigfaltigen der Erde innewohnenden Eigenschaften erscheinen ebenfalls als werthvolle wirthschaftliche Kräfte. 4. Ebenso die Feuchtigkeit in ihrer Bewegung: Verdunstung, Thau-, Regen- und Quellenbildung, Entstehung von fließenden

und stehenden Gewässern u. s. f. Diese Bewegung bildet einen großen Mechanismus, dessen einzelne Glieder jedes in seiner Art der Wirthschaft dienen. 5. Die geographische Bodengestaltung. Je mannigfacher dieselbe ist, eine je reichere Abwechslung von Gebirgen und Flachländern, Seeküsten, Meeresbuchten und dergl. ein Land besitzt, um so besser für seine Wirthschaftszustände. 6. Das Klima, bewirkt theils durch die Lage nach Breite-Graden, theils durch die geographische Bodengestaltung, die Atmosphäre und die Feuchtigkeit, sowie durch andere Umstände, ist ein leitendes Gesetz für die Wirthschaft. Es diktirt die Art und Weise der Wirthschaft; es gibt Gesetze über den Anbau des Bodens, über die Arbeit und Gesundheit der Bevölkerung. 7. Die mineralischen Bestandtheile der Erdrinde; theils von Wichtigkeit für den Pflanzenwuchs; theils unmittelbar brauchbar für die verschiedensten Produktionszwecke. So namentlich Steinkohlen, Eisen, Salz, die anderen fossilen Brennstoffe und die übrigen nutzbaren Erze; unser ganzes Steinbaumaterial u. s. f. 8. Die Pflanzen- und Thierwelt erscheint nur in uncivilisirten Ländern noch als ausschließende Naturgabe und Naturkraft; in der Wirthschaft civilisirter Länder dagegen hat sie den Charakter des Kapitals angenommen.

Im Allgemeinen ist die Natur der wichtigste Faktor der Produktion. Alles Capital, das der Mensch geschaffen hat, ist der Menge nach verschwindend gegen die Schöpfungen der Natur. Trotzdem stehen jene Völker, welchen die Natur ihre Geschenke nur in spärlichem Maße zugemessen hat, in wirthschaftlicher Hinsicht nicht allzu weit zurück gegen die mehr begünstigten; häufig voran. Trotz der verschwenderischen Fülle, mit welcher in den tropischen Zonen die Gaben der Natur, namentlich jene aus dem Pflanzenreiche ausgestreut sind, stehen keineswegs die Völker jener gesegneten Länder in der Civilisation oben an, sondern die Völker des mittleren Europa. Der Grund liegt darin, daß in den durch die Natur am meisten begünstigten Ländern der menschliche Körper und Geist schlaff und träge geworden ist. Es scheint, als müßte der Mensch erst durch den Kampf der Selbsterhaltung für die Arbeit der Selbstvervollkommnung gestählt werden; als müßte die Nothwendigkeit erst seine Lehrmeisterin sein, ehe er auf dem Wege der Civilisation fortschreiten kann.

Die Arbeit.

Wesen der Arbeit. Unter Arbeit versteht man jede mühsame Thätigkeit zur Befriedigung von Bedürfnissen. Von anderen Thätigkeiten unterscheidet sich die Arbeit durch folgende wichtigste Merkmale:

1. Keine Arbeit geschieht um ihrer selbst willen. Dadurch unterscheidet sich die Arbeit vom Spiele, vom Sport und vom bloßen Dilettantismus. 2. Die Arbeit ist eine mühsame Thätigkeit und unterscheidet sich dadurch von jenen Thätigkeiten, welche das Genußleben immerhin auch mit sich bringt.

Die Erfolge der menschlichen Arbeitsthätigkeit sind sehr verschieden und sind abgestuft nach den Motiven der Arbeit, nach der Arbeitskraft, nach der verschiedenen Arbeitslust, nach der verschiedenen Geschicklichkeit, nach der Gliederung und Anordnung und nach den Hilfsmitteln der Arbeit.

Die Motive der Arbeit. Die Ursache der Arbeit ist zunächst die Befriedigung von Bedürfnissen. Aber dieses Arbeitsmotiv nimmt wieder verschiedene Formen an. Es kann auftreten als Produktionstrieb, der den Menschen zur Arbeit treibt, gleichviel ob die bezügliche Arbeitsleistung be-

zahlt wird oder nicht, ob sie vom Producenten benützt wird, oder von einem anderen. Dieses Arbeitsmotiv findet sich namentlich bei Künstlern und Gelehrten. Die unmittelbare Befriedigung eigener Bedürfnisse ist Arbeitsmotiv bei jenen Arbeiten, welche um eines Gutes willen gethan werden, das vom Arbeiter selbst gebraucht wird. So namentlich bei aller Naturalwirthschaft, z. B. bei jenen Landwirthen, welche ihre Bodenfrüchte und Viehprodukte selbst konsumiren, und nichts davon verkaufen. Die mittelbare Befriedigung eigener Bedürfnisse ist Arbeitsmotiv bei jenen Arbeiten, welche um Lohn gethan werden, oder deren Produkte verkauft werden. Dieses ist das in civilisirten Ländern weitaus häufigste Arbeitsmotiv. Doch werden auch manche Arbeiten aus reiner Opferwilligkeit, andere aus Pflichtgefühl vollbracht. Der Zwang tritt in unseren wirthschaftlichen Zuständen nicht mehr als Arbeitsmotiv auf, ausgenommen zur Strafe. Wo er sich noch findet, bei der Sklavenarbeit, erzeugt er die schlechtesten Arbeitsleistungen.

Diese verschiedenen Arbeitsmotive vereinigen sich häufig; zu ihnen kommt noch das Bedürfniß nach Regung und Bewegung geistiger und körperlicher Kräfte. Am größten ist der Erfolg der Arbeit dort, wo sich alle Motive der Arbeit vereinigen. Dort, wo dagegen das Bedürfniß nach Brod und Leben das einzige Arbeitsmotiv ist, erscheint die Arbeit am härtesten und mühsamsten.

Die Arbeitskraft. Auch durch die Arbeitskraft ist der Erfolg der Arbeit bedingt. Die Arbeitskraft des Menschen richtet sich nach Geschlecht, Alter, Gesundheit, auch nach der Race und dem Klima, in dem der Mensch lebt. Die Unterschiede der Arbeitskräfte dabei beruhen auf dem Unterschiede der Lebensweise. Manche Kraftäußerungen des Menschen, welche auch der allgemeinen Wohlfahrt dienen, werden häufig nicht in die wirthschaftlichen Arbeitsleistungen eingerechnet. Die Arbeitskraft eines ganzen Volkes ist verschieden, theils nach der Arbeitskraft der Einzelnen, theils nach dem Verhältnisse der Arbeiter zur Zahl der Nichtarbeiter.

Arbeitslust. Auch die Verschiedenartigkeit der Arbeitslust beeinflußt den Erfolg der Arbeit. Die Arbeitslust und die Gegensätze von Fleiß und Trägheit sind theils abhängig von der Naturanlage ganzer Völker und einzelner Menschen, theils sind sie Resultate der Erziehung und des Charakters, theils aber sind sie abhängig von der Arbeit selbst. Offenbar ist das Interessante an einer Arbeit ein wichtiger Grund zu ihrem Gelingen. Je mehr eine Arbeit dem Spiele, dem Sport oder dem Dilettantismus sich zuneigt, um so lieber wird sie gethan. Bei allen Arbeiten, die mit Gefahren für das Leben oder für die Gesundheit oder andere Güter verknüpft sind, wird die Persönlichkeit des Menschen in weit höherem Grade herausgefordert und angestrengt. Arbeiten, von welchen man weiß, daß sie gelingen müssen, daß sie nicht fehlschlagen können, werden häufig am läßigsten gethan. Auch die Abwechslung in der Arbeit wirkt auf den Fleiß. Eintönige Arbeit ermüdet und erschöpft mehr als abwechselnde bei gleicher Anstrengung. Freilich wirkt der Wechsel andererseits wegen Zeitverlust und Oberflächlichkeit wiederum schädlich.

Die Arbeitsgeschicklichkeit. Die Ursachen derselben liegen theils in der natürlichen Begabung, theils in der theoretischen Schulung, theils in der praktischen Uebung. Uebung und Schule können nie den Vortheil natürlicher Begabung vollständig ersetzen. Die durch Schulung erworbene Arbeitskenntniß macht in der Praxis noch manchen Fehler; die Uebung schafft meist nur einseitige Fertigkeiten. Die Arbeitsgeschicklichkeit zeigt sich:

1. An der Schnelligkeit des Arbeitens. Bei vielen Arbeiten das wichtigste

Merkmal der Geschicklichkeit und als solches besonders anwendbar bei jenen Arbeiten, wo die Vermehrung der Schnelligkeit nicht nothwendig die Leistung verschlechtern muß, sondern Sache der Uebung ist.

2. An der pünktlichen Vollendung und Sauberkeit der Arbeitsleistung, welche schließlich keine Spur mehr von den Hindernissen und Umständen des Arbeitsprocesses zeigen soll.

3. An der Mannigfaltigkeit der von einem Arbeiter vollbrachten Leistungen.

4. An der Formenschönheit des Arbeitsproduktes, die freilich nicht bei allen Arbeiten nothwendig ist.

5. An den nothwendigen Hülfsmitteln. Die geschickte Arbeitskraft bedarf nur geringer Hilfsmittel, womit nicht gesagt sein soll, daß sie die vorhandenen Hilfsmittel verschmähen soll. Aber sie muß dieselben nöthigenfalls entbehren können. Dieses Merkmal der Arbeitsgeschicklichkeit ist um so wichtiger, je ursprünglicher eine Arbeitsleistung ist, je mehr sie der Rohproduktion angehört.

6. Am Miteinanderarbeiten und der gegenseitigen Unterstützung der Arbeiter bei der Arbeit.

7. Am Materialverbrauch. Der geschickte Arbeiter braucht nicht viel und nicht vielerlei Material.

8. Am Werkzeugverbrauch. Der geschickte Arbeiter schont und erhält sein Werkzeug, was um so wichtiger ist, je werthvoller dasselbe.

9. An der Behandlung anderer Arbeitsmittel, namentlich der Maschinen.

10. Am raschen Erkennen der Art, der Bestandtheile und der Methode neuer Arbeitsleistungen.

11. An der Anordnung der Arbeit (s. u.) und endlich

12. An der Auffassung und Behandlung ganz unvorgesehener Arbeitszufälle.

So ist es bei den verschiedenen Arbeiten bald vorzugsweise mechanisches oder mathematisches Geschick, bald Gedächtniß, Geistesgegenwart, Combinationsgabe, künstlerische Begabung, Pünktlichkeit u. s. f., was vom Arbeiter verlangt wird. Manchmal steht im Vordergrund das Verhältniß des Arbeiters zum Arbeitsstoff, oder zu den Arbeitshülfsmitteln, manchmal die Beherrschung der Methode.

Die Arbeitstheilung. Ganz wesentlich hängt der Erfolg der Arbeit von der Theilung derselben ab. Man vertheilt die Arbeit, um sie effectreicher zu machen. Und es ist diese Theilung eine der ältesten und in ihrer Tragweite großartigsten Erscheinungen des ganzen Wirthschaftslebens. In der ganzen Volkswirthschaft ist die Arbeit schon in große Gruppen, in die der Rohproduktion, der Industrie, des Handels und Verkehrs und der verschiedenen Dienstleistungen getheilt; jede dieser Gruppen aber zerfällt wieder in unzählige einzelne Berufsarten. Und wie die Arbeit im Ganzen und Großen getheilt ist, wird auch jeder einzelne Arbeitszweig wieder getheilt, und in jedem einzelnen Geschäfte, ja in jeder Familie findet wieder eine besondere Theilung statt.

Die Möglichkeit, die Arbeit zu theilen, beruht auf dem Umstande, daß sie etwas Zusammengesetztes ist. Es gibt zwar keine ausschließlich geistige oder ausschließlich körperliche Arbeit, sondern in jeder menschlichen Arbeit finden sich geistige und körperliche Thätigkeit gemischt. Man kann aber bei jeder Arbeit qualifizirende und bloß vervielfältigende Thätigkeiten unter-

scheiden. Bei den qualifizirenden herrscht die geistige Arbeit vor, bei der vervielfältigenden die körperliche. Der wirthschaftliche Erfolg einer Arbeit wird um so größer, je kostspieliger die qualifizirende Arbeit im Verhältniß zu der bloß vervielfältigenden ist und je öfter die letztere sich wiederholen kann. Jede Erfindung irgend einer Arbeitsmethode, eines Produktes u. s. w. ist eine qualifizirende, ihr gegenüber jede dauernde Ausnützung dieser Erfindung eine copirende Arbeitsthätigkeit. Bei jedem Produkte, welches zum ersten Male gearbeitet wird, herrscht die qualifizirende Thätigkeit vor; die Wiederholungen derselben Arbeitsleistung sind bloß Vervielfältigung. Fortwährend ist die Technik der Arbeit auf Trennung der qualifizirenden Thätigkeiten von den bloß vervielfältigenden Arbeiten bedacht, und immerwährend sucht man die letzteren wieder so zu theilen und zu vereinfachen, daß sie zuletzt von Maschinen gethan werden können. Neben diesem einen Hauptgesichtspunkte, nach welchem die Arbeitstheilung stattfindet, sind aber auch noch andere Grundsätze für dieselbe maßgebend. So findet eine Theilung der Arbeit statt nach den verschiedenen Arbeitskräften. Die wirthschaftlichste Benützung der Arbeitskraft fordert, daß man keine Kraft mit Aufgaben beschäftige, welche für sie zu leicht oder zu schwer sind, sondern mit gerade für sie passenden Aufgaben. In jeder Produktion aber gibt es Thätigkeiten, welche größere und andere, welche geringere Kräfte beanspruchen. Es ist daher ökonomisch wichtig, diese verschiedenen Thätigkeiten zu theilen, die leichtesten den schwächsten und die schwersten den gewandtesten Kräften zuzutheilen. Die Arbeitskraft bestimmt aber auch, bis zu welcher Grenze die Theilung getrieben werden darf; denn einzelne Thätigkeiten sind zu geringfügig, um eine menschliche Arbeitskraft vollständig zu beschäftigen. Da darf dann die Theilung nicht bis zur äußersten Grenze der technischen Möglichkeit getrieben werden; sondern eine einzelne menschliche Arbeitskraft muß mehrere verschiedene Leistungen vollbringen. Es gilt in diesem Falle der Grundsatz einer ökonomischen Arbeitsanhäufung.

Ein weiterer Gesichtspunkt, nach welchem ebenfalls die Theilung der Arbeit erfolgen muß, ergibt sich aus der Nothwendigkeit, Arbeiten in verschiedenen Räumen zu thun; hiebei ist es Grundsatz, den Arbeiter möglichst wenig Zeit mit der Hin- und Herbewegung durch verschiedene Räume verlieren zu lassen. Weßhalb Arbeiten in verschiedenen Räumen gethan werden, ergibt sich schon aus der Natur derselben. Mit Nothwendigkeit ist die Rohproduktion auf andere Räume angewiesen, als die industrielle Verarbeitung der Rohstoffe. Viele Arbeitsprozesse brauchen ferner besondere Vorrichtungen, die auch wieder räumlich getrennt sein müssen. Jeder Raum aber bedarf bestimmter Arbeiter, um die Zeitverluste bei der Hin- und Herbewegung zu vermeiden.

Auch die zeitliche Aufeinanderfolge einzelner Arbeitsthätigkeiten ist wichtig für die Theilung. Arbeitsleistungen, die bisher auf ein Mal gethan wurden, können häufig so getheilt werden, daß sie geringere Kräfte als bisher, aber längere Zeit beanspruchen. Und umgekehrt kann eine Arbeitsthätigkeit auch aus längeren Zeiträumen in kürzere zusammengedrängt werden. Hier handelt es sich immer darum, was wirthschaftlicher ist: ob man dieselbe Arbeitskraft längere Zeit oder mehr Arbeitskräfte kürzere Zeit hindurch beschäftigen soll.

Die ökonomischen Erfolge der Arbeitstheilung liegen in Folgendem:

1. Der Arbeiter erlernt die nöthige Arbeit rascher, leichter und wohlfeiler; die Fertigkeit wird in's Großartige gesteigert.

2. Es wird Zeit erspart, welche verloren ginge beim Uebergange von

einer Arbeit zur anderen. Ueberall, wo sog. Naturalwirthschaft getrieben wird, geht eine Menge Zeit verloren, weil der arbeitende Mensch unaufhörlich von einem Orte zum anderen sich bewegen muß, um seine mannigfachen Arbeiten zu verrichten.

3. Die Theilung macht es möglich, daß verschiedenartige Arbeitskräfte benutzt werden und daß jede Arbeitskraft dorthin gestellt werde, wo sie am vortheilhaftesten wirkt.

4. Die fortdauernd einseitige Thätigkeit macht es ferner möglich, die Hülfsmittel der Arbeit fortwährend zu vergrößern und zu verstärken und die auf's äußerste getheilte Arbeit immer mehr der Maschine zu übertragen.

5. Die Arbeitstheilung macht es möglich, daß mit gleicher oder unbedeutend erhöhter Arbeitsanstrengung für eine große Zahl von Menschen gearbeitet werden kann. In dem heutigen System der Arbeitstheilung z. B. bedarf der Satz eines Buches nicht mehr Anstrengung wenn es für tausend als wenn es für bloß zehn Leser abgedruckt wird. Welcher Fortschritt gegenüber dem Abschreiben der Bücher!

Indem sich all diese Vortheile vereinigen, kommt der großartige Effect der Arbeitstheilung zum Vorscheine, welchen die Wirthschaft der modernen Culturländer zeigt. Leider aber stehen den Vortheilen der Arbeitstheilung auch manche Nachtheile gegenüber, welche unmittelbar mit den einzelnen Vortheilen zusammenhängen. Diese Nachtheile bestehen darin, daß im Systeme der Arbeitstheilung der Arbeiter einseitig wird, und wenn er die einzige Hantirung, die er gelernt hat, nicht verwerthen kann, in Noth und Abhängigkeit geräth; daß bei der Zeitersparniß, welche durch die Theilung herbeigeführt wird, manche jener Ruhepausen und erholenden Uebergänge verschwinden, welche in ursprünglichen Zuständen den Menschen erfrischen und erheitern; daß die Möglichkeit der Verwendung verschiedener Arbeitskräfte immer mehr auch die Frauen und Kinder zur wirthschaftlichen Arbeit heranzieht und dadurch zerstörend auf das Familienleben wirkt; daß die fortdauernde einseitige Thätigkeit der geistigen und körperlichen Gesundheit des Arbeiters schädlich ist und daß endlich gerade die Arbeitstheilung es möglich macht, daß ein Theil der Menschen mit gewinnbringenden, angenehmen, leichteren und ehrenvolleren Arbeiten beschäftigt wird als ein anderer, daß in Folge der Arbeitstheilung auch die Unterschiede von reich und arm entstehen. Im Ganzen ist der Widerspruch in der Wirkung der Arbeitstheilung ein geradezu tragischer. Sie erzeugt auf der einen Seite unermeßlichen stets wachsenden Reichthum, auf der anderen Seite ungleichartige Fortschritte, Verfall des Körpers und Geistes, Abstumpfung der Intelligenz, ökonomische Niederlage ganzer Volksklassen. Es ist eine wichtige Aufgabe der Cultur und Politik, diese Schattenseiten der Arbeitstheilung möglichst zu mildern; theils durch Erziehung der Jugend, theils auch dadurch, daß den bereits erwachsenen Arbeitern eines Volkes Gelegenheit gegeben wird, Anregungen verschiedener Art zu erhalten, welche sie über die einförmige tägliche Berufsarbeit hinauserheben.

Wirthschaftliche Grundbedingung aller Arbeitstheilung ist die Wiedervereinigung der getheilten Arbeit. Diese Wiedervereinigung findet zugleich mit der Arbeitstheilung statt. Sie muß aber schon bei der Theilung vorgesehen sein und die Theilung darf nur unter steter Berücksichtigung der nöthigen Wiedervereinigung vorgenommen werden. In jedem Geschäft, in jeder Familie findet sich eine besondere Theilung und Wiedervereinigung der Arbeit; sogar der einzelne Mensch theilt seine Arbeit zwischen seinen Händen

und vereinigt sie wieder. Grundsatz aller Wiedervereinigung der getheilten Arbeit aber ist die Verhältnißmäßigkeit der getheilten Arbeiten. In einer Volkswirthschaft, wo verschiedene Berufsarten sich finden, muß der industrielle Arbeiter sicher sein, daß ein Theil der Bevölkerung Bodenprodukte erzeugt und den anderen ernährt. Im Gebiete der ganzen Welt-Wirthschaft ist die Entwickelung einzelner Länder zu sog. Industriestaaten, wie z. B. Englands, Belgiens, der Schweiz, nur dadurch möglich, daß andere Länder mehr Rohstoffe erzeugen, als sie brauchen und den Ueberschuß jenen Industriestaaten zuführen. Und ebenso muß auch in jeder Einzelwirthschaft die Wiedervereinigung durch die Verhältnißmäßigkeit der getheilten Arbeiten ermöglicht werden. Wenn z. B. in einem Geschäfte, welches sich mit Herstellung irgend einer Art von Holzwaaren beschäftigt; die Arbeiten des Sägens, des Hobelns, des Drechselns, des Polirens u. s. w. unter 20 Arbeiter vertheilt wären, so muß auf das Sorgfältigste beachtet werden, daß nach Maßgabe dessen, was überhaupt zu sägen, zu hobeln, zu poliren ist, jeder dieser Thätigkeiten eine richtige Zahl von Arbeitern zugewiesen ist. Denn sowie an einem Theile der Arbeit zu viel, an einem anderen zu wenig gearbeitet wird, treten Stockungen, Zeitverluste und Geldverluste ein. Die Herstellung dieser Verhältnißmäßigkeit ist schon innerhalb einzelner wirthschaftlicher Unternehmungen nicht ganz leicht. Aber sie ist doch möglich, denn bei einer Unverhältnißmäßigkeit sieht man gleich, welcher Arbeitszweig zurückbleibt und welcher zu weit voranschreitet.

Schwieriger aber ist die Wiedervereinigung der getheilten Arbeit im Großen. Denn sie ist nichts Anderes, als der Umtausch aller Leistungen. Auch darin muß jene Verhältnißmäßigkeit sein; der einzelne Arbeiter muß Absatz für seine Leistungen finden; sonst ist jede Theilung im Großen unmöglich. Die Wiedervereinigung der getheilten Arbeit im Großen findet auf dem Weltmarkte statt und der Absatz zeigt, ob das richtige Verhältniß zwischen den einzelnen Arbeitstheilen vorhanden ist. Sowie eine Unverhältnißmäßigkeit da ist, sowie an einem Theile der gesammten Arbeit zu viel Arbeiter beschäftigt sind, stockt der Absatz der Produkte dieses Theiles. Solche Stockungen sind aber für die Wirthschaft höchst schädlich. Je dichter die Arbeiter beisammen wohnen, je rascher die Produktion gewechselt, erhöht oder vermindert werden kann, je leichter der Verkehr und Gütertransport, je lebendiger der Umtausch: desto eher wird jede Unverhältnißmäßigkeit in der Theilung bemerkbar; desto eher kann auch das richtige Verhältniß hergestellt werden. Aber die Freiheit des Menschen in der Berufswahl ist eine unbegrenzte und es ist nicht möglich, ein für alle Mal die richtige Verhältnißzahl der einzelnen Arbeitstheile herzustellen, weil immerfort getheilt wird und immerfort neue Bedürfnisse und neue Arbeitsaufgaben auftauchen. Deßhalb schwanken in der millionenfach getheilten Arbeit der Menschheit die einzelnen Theile immerfort zwischen richtigen und unrichtigen Verhältnissen hin und her.

Die Anordnung der Arbeit. Neben der Vertheilung der Arbeitskräfte ist die wirthschaftliche Anordnung des Arbeitsstoffes und die Anwendung der Arbeitsmittel von höchster Bedeutung. Die Theilung der Arbeitskraft allein hätte überhaupt keinen wirthschaftlichen Erfolg, wenn sie nicht vollzogen würde unter Berücksichtigung der nothwendigen Anordnung des Materiales und der Anwendung der Arbeitsmittel. Theilung der Kräfte, Anordnung des Arbeitsstoffes und Anwendung der Arbeitsmittel stehen im innigsten Zusammenhange. Es gibt gewisse Regeln, nach welchen die Anordnung des Arbeitsstoffes und die Anwendung der Arbeitsmittel stattfinden muß. Alle

Arbeitskraft wirkt durch gewisse mehr oder weniger zusammengesetzte Mittel auf den Arbeitsstoff ein. Die Arbeitskraft ist dabei thätig; der Arbeitsstoff nimmt sie auf. Das Arbeitsmittel ist der Arbeitskraft gegenüber duldend, dem Arbeitsstoffe gegenüber thätig. In den meisten Fällen stehen einer Arbeitsaufgabe nicht nur verschiedene Kräfte sondern auch verschiedene Stoffe und Hilfsmittel zu Gebote und es handelt sich dann darum, das Vortheilhafteste auszuwählen. Dieses Vergleichen und Wählen zieht sich von Anfang der Wirthschaft durch alle ihre Phasen bis zur Vollendung.

Von der Arbeitskraft verlangt man, daß sie thätig und energisch wirke, vom Arbeitsmaterial, daß es möglichst empfänglich sei, vom Arbeitsmittel, daß es möglichst vollkommen die Wirkung der Kraft auf das Arbeitsmaterial übertrage. Häufig gestatten die Arbeitsstoffe, die Kraft und die Mittel ihre Anwendung nur nach besonderen Vorbereitungen. Sie müssen häufig erst isolirt oder erst geprüft werden, ehe sie angewendet werden können; es muß also Vorbereitung, Zurichtung u. s. w. getroffen werden. Die Arbeitskräfte müssen vor der Arbeitsleistung geprüft, gemessen, getheilt und je nachdem etwa verstärkt oder zusammengefügt werden. Während der Arbeitsleistung müssen sie überwacht, nachher häufig außer Thätigkeit gesetzt werden.

Der Arbeitsstoff muß aufnahmsfähig sein; er muß der Einwirkung der Arbeit zugänglich sein; häufig muß er ihr erst zugänglich gemacht und später dann unter Umständen wieder verändert werden. Er muß in vielen Fällen getheilt, sortirt, für die Thätigkeit der Arbeits-Kraft und Arbeitsmittel vorbereitet, häufig in andere Form gebracht, von überflüssigen Zuthaten befreit werden u. s. f.

Ebenso wie der Arbeitsstoff und die Arbeitskraft müssen auch die Arbeitsmittel häufig erst vorbereitet und während ihrer Thätigkeit überwacht, sorgfältig dirigirt werden. Häufig handelt es sich darum, eigene Zeitpunkte auszuwählen, in welchen die Arbeitsmittel am lebhaftesten wirken, der Arbeitsstoff am empfänglichsten ist.

Alle Anordnung der Arbeit zerfällt überhaupt in zwei große Gruppen. Sie ist entweder ein Zusammendrängen in Zeit und Raum, nach Art und Menge, oder ein Auseinanderfalten. Aber dieses Zusammendrängen und Auseinanderfalten geht unter ganz bestimmten Verhältnissen vor sich und in den verschiedensten Formen. Es ist ein Anderes in dem Gebiete der Rohproduktion, ein Anderes in dem Gebiete der Industrie und ein Anderes in dem Gebiete der Handels- und Verkehrsthätigkeiten. Jeder Beruf, jede Arbeit hat ihre besonderen Grundsätze und Erfahrungen, nach welchen die Anordnung von Kraft, Material und Mittel stattfinden muß. Bei manchen Arbeiten wird das Material verändert, bei anderen nicht; bei manchem steht die Thätigkeit der Kraft im Vordergrunde und das Mittel tritt zurück, bei anderen ist wiederum das Arbeitsmittel oder das Arbeitsmaterial derjenige Gegenstand, der die meiste Aufmerksamkeit erfordert. Die verschiedenen Manipulationen, Vorrichtungen, Erfindungen, Methoden, auf welche der menschliche Geist in der Richtung der Anordnung der Arbeit gekommen ist, sind ebenso ungezählt wie die Arbeiten selbst. Sie sind abgestuft von der einfachsten Thätigkeit, die mit ein paar Fingern vollbracht wird, bis zu den komplicirtesten Vorgängen der modernen Technik.

Das Capital.

Wesen und Bedeutung. Am spätesten in der Geschichte der menschlichen Wirthschaft ist das Capital in die Produktion eingetreten. Im gewöhnlichen Leben versteht man häufig unter dem Worte Capital eine angesammelte Geldsumme. Das ist entschieden unrichtig. Capital ist jedes Gut, welches eine Nutzung abwirft. Die Nutzung also macht das Capital. Je dauernder die Nutzung ist, je länger und je regelmäßiger das Gut dieselbe abwirft, umsomehr hat es das Wesen eines Capitals. Die einzelnen Güter haben aber sehr verschiedene Fähigkeit, solche Nutzung abzuwerfen. Eine Geldsumme, für welche man Staatspapiere kauft, um Jahr für Jahr die Zinsen einzukassiren, hat mehr den Charakter eines Capitals, als eine Maschine, welche sich mit der Zeit abnützt, obgleich auch diese zweifellos ein Capital ist. Güter, welche vorzugsweise geeignet sind, eine Nutzung abzuwerfen, nennt man Capital auch dann, wenn sie gerade keine Nutzung abwerfen; man nennt sie dann todtes Capital.

Entstehung des Capitals. Capitalien entstehen: 1. Durch Occupation freier Güter, indem man diesen Gütern einen Werthplatz einräumt und sie zum Eigenthum macht. Sobald irgend ein freies Gut menschlichen Zwecken auf die Dauer unterthänig gemacht worden ist, ist es ein Capital geworden. Die menschliche Arbeit, sei sie nun vorzugsweise geistig oder körperlich, die an den Schöpfungen der Naturthätigkeit wirksam wird, macht dieselben zum Capital. Deshalb sagt man auch: Capital ist aufgespeicherte Arbeit. Es ist ein durch die menschliche Arbeit den menschlichen Zwecken näher gebrachtes Gut. Alles Capital besteht aus ehemaligen Naturprodukten und ehemaliger Arbeit.

2. Durch Erhöhung des Werthes vorhandener Capitalien.

3. Durch Ersparniß. Eine Menge von freien Gütern wird durch Arbeit in Angriff genommen, kann aber doch nicht zu Capitalien werden, weil das Bedürfniß sie augenblicklich verzehrt. Die Ersparniß dagegen entzieht Produkte dem Verbrauche und hebt sie auf, um sie dauernd benützen zu können. Die Capitalersparniß hat aber wieder ihre besonderen Bedingungen, nämlich a) ein Gegenstand, der erspart werden kann. Es muß also immer für die nothwendigen Bedürfnisse gesorgt sein, damit etwas für die Zukunft übrig bleiben kann. b) Wirthschaftliche Voraussicht auf die zukünftigen Bedürfnisse und Beherrschung der gegenwärtigen Bedürfnisse. Diese Fähigkeiten sind den einzelnen Menschen und ganzen Völkern nicht gleich von der Natur mitgegeben, sondern werden erst durch mannigfache Kämpfe und Entbehrungen angelernt. Rohen Völkern fehlt der Trieb zur Capitalbildung; sie müssen ihn erst durch Hunger, Noth und Theuerung gewinnen. Menschen, welche ihre künftigen Bedürfnisse nicht voraussehen können, z. B. Alle, die ein gefährdetes Leben führen, haben naturgemäß keinen so großen Capitalbildungstrieb als Andere. Der Kinderlose hat nothwendigerweise keinen so großen Trieb zur Capitalersparniß als der Familienvater. c) Sicherheit des Capitals. Die Ersparniß wird nur stattfinden, wenn der Sparende weiß, daß das, was er erspart, ihm auch in Zukunft wirklich zu Gute kommen werde. In dieser Hinsicht ist das Eigenthum am Capital eine der hervorragendsten wirthschaftlichen Erscheinungen. Die hohe Bedeutung des Eigenthums liegt darin, daß es eine Grundbedingung aller Capitalbildung ist. Niemand wird seinen gegenwärtigen Bedürfnissen ihre Befriedigung entziehen wollen, wenn nicht das Eigenthumsrecht ihm die Sicherheit bietet, daß das Ersparte in Zukunft ihm oder seinen Erben gehöre. Seiner Entstehung nach

ist das Eigenthum ein natürliches (ursprüngliches) oder abgeleitetes. Das natürliche entsteht dadurch, daß die Arbeitskraft, welche an irgend einen Gegenstand hingewendet wird, den Gegenstand für sich in Anspruch nimmt. Dieser ursprüngliche Charakter des Eigenthums wird aber verwischt und unklar gemacht durch das geschichtliche oder abgeleitete Eigenthum. Mit dem ursprünglichen Eigenthum ist nämlich auch die Uebertragbarkeit und Tauschfähigkeit des Eigenthums gegeben. Der erste Erwerber irgend eines Gutes, der dasselbe mittels seiner Arbeit der Natur abgerungen hat, hat ein natürliches Recht auf dieses Arbeitsprodukt. Er kann aber dieses Recht auf einen Anderen übertragen und dieser wieder auf einen Anderen. So wird das natürliche Eigenthum zum geschichtlichen, zum abgeleiteten Eigenthum und schließlich wird das letztere selbst auf Kosten des ursprünglichen Eigenthums geschützt. Heutzutage, wo fast alles Arbeitsmaterial schon Eigenthum ist, kann in der Regel wenig ursprüngliches Eigenthum mehr entstehen.

Im Anschlusse an das Eigenthum ist aber auch das Erbrecht eine nöthige Vorbedingung aller Capitalersparniß. Denn der Mensch würde nicht wohl Capitalien ersparen, wenn er sie nicht im Falle des Todes auf diejenigen Menschen übertragen könnte, die ihm am nächsten stehen. Die Gewißheit, seinen Kindern Capital hinterlassen zu können, macht den Menschen fleißiger und arbeitsamer, sie vermehrt die Güter einzelner Familien und mit ihnen die Güterwelt ganzer Völker und hierin liegt die volkswirthschaftliche Bedeutung des Erbrechtes.

Erhaltung des Capitals. Das Capital behauptet sein Dasein nicht durch beständige Erhaltung der Sache nach, sondern durch stete Ergänzung und Erneuerung. Alles vorhandene Capital will den Weg aller Dinge, den Weg der Zerstörung gehen und wird überdies durch Arbeit und Nutzgebrauch abgenützt. Das wirthschaftliche Interesse aber fordert, daß die Capitalien ihrem Werthe nach erhalten werden. Zunächst geschieht dies durch Ausbesserung; wo diese nicht möglich ist, durch Amortisation (Abschreibung). Letztere findet in der Weise statt, daß man aus den jährlichen Erträgnissen eines der Abnützung unterliegenden Capitals Jahr um Jahr so viel zurückbehält (wirklich oder in den Ertragsberechnungen), als nöthig ist, um zu der Zeit, wo das Capital völlig abgenützt sein wird, einen ihm gleichen Werth erspart zu haben.

Neben der durch Abnützung und allmählige Entwerthung herbeigeführten Verminderung drohen dem Capitalvermögen auch mancherlei Zufälle, welche durch keinerlei Vorsichtsmaßregeln völlig abgewehrt werden können. Die durch solche Zufälle herbeigeführten Schäden können aber in den meisten Fällen mit Hilfe des Versicherungsprinzips vergütet werden. Die Idee der Capitalversicherung ist uralt. Sie liegt schon in jeder Mehrheit von Vermögensbestandtheilen, welche verschiedenen Zufällen ausgesetzt sind. Durch eine Mannigfaltigkeit von Capitalsbestandtheilen in einem Vermögen wird die Selbstversicherung möglich, welche darin besteht, daß der wirthschaftende Mensch sein Vermögen nicht in ein einziges Objekt niederlegt, sondern in mehrere, welche nicht den gleichen Zufällen ausgesetzt sind. Mit der Mannigfaltigkeit der Vermögensbestandtheile werden zwar auch die Gefahren des Zufalls immer mannigfaltiger; aber die Gefahr wird getheilt. Je größer die Zahl der vom Zufall gefährdeten Objekte, um so regelmäßiger wird sich der Verlust durch den Zufall gestalten. Soll der Kampf gegen den Zufall systematisch sein, so muß der Einzelne, der ihn führt, aus Allem, was ihm der

Zufall verschont, einen Ersatz bilden für das, was noch gefährdet ist. In der Ersparniß des Ersteren wird ebenso oft gefehlt, als in der Berechnung des Letzteren. Das ganze Capital eines Volkes versichert sich durch seine große Mannigfaltigkeit an Bestandtheilen und durch beständige Neubildungen von selbst. Um dem Einzelnen die Versicherung zu erleichtern, hat ein organisirtes Versicherungswesen den Kampf gegen den Zufall aufgenommen. Um Capitalsbeschädigungen zu vergüten, bildet es aus kleinen Beiträgen ein großes Capital, welches als Ersatz eintritt, wenn das Capital eines Versicherten durch einen bestimmten Zufall beschädigt wird. Wie groß das Ersatzkapital sein soll, das in die durch den Zufall geschlagenen Lücken eintreten soll, ergibt sich aus der möglichen Größe der letzteren. Um sie zu kennen, muß sie vorher beobachtet werden. Die einzelnen Anstalten des Versicherungswesens sind entweder als Spekulationsunternehmungen oder von den Versicherten auf Gegenseitigkeit begründet (Ausführlicheres a. a. Orte).

Untergang des Capitals. Capitalien gehen unter:

1. Durch Verlust und freiwilliges Aufgeben.
2. Durch Verbrauch und Abnützung.
3. Durch Werthverminderung, welche auch ohne sachliche Verschlechterung eintreten kann, z. B. bei Gegenständen, welche aus der Mode kommen.

Nicht jeder Untergang von Capital ist an sich schon ein wirthschaftliches Unglück. Es können Capitalien untergehen, während und weil sie dabei neue größere Capitalien erzeugen. Oder sie können untergehen, um irgend eine bedeutende Arbeitskraft zu erhalten, um Zugang zu einem freien Gute zu verschaffen, das außerdem unzugänglich gewesen wäre, oder um andere bedeutendere Capitalien zu erhalten. In all diesen Fällen haben sie ein wirthschaftliches Ende gefunden.

Nutz- und Produktivcapital. Die manchmal getroffene Unterscheidung von Nutz- und Produktivcapital läßt sich nicht durchführen. Sie versteht unter Nutzcapital jenes, dessen Nutzung unmittelbar das befriedigte Bedürfniß ist und unter Produktivcapital jenes, welches bei der Produktion von Gütern nutzbar mitwirkt, also nicht unmittelbar dem Bedürfnisse dient. Besser ist es, wenn man nur das Produktivcapital als eigentliches Capital, das Nutzcapital dagegen als Gebrauchsvorrath bezeichnet. Der Unterschied zwischen beiden ist überhaupt ein fließender. Gleiche Dinge können unter verschiedenen Umständen ebensowohl eigentliches, produktives Capital, als auch Gebrauchsvorrath werden. Ein Grundstück als Ziergarten verwendet ist Gebrauchsgut; als Gemüsegarten kann es im nächsten Jahre produktives Capital werden. Ebenso ein Haus, je nachdem es als Wohnhaus oder als Werkstätte, ein Pferd, je nachdem es zum Spazierenfahren oder zum Lasttransport benützt wird. Der Gebrauchsvorrath hat in viel höherem Grade das Merkmal der Abnützung als das Capital. Aber es geht nicht an, die Grenzlinie zwischen beiden etwa darin suchen zu wollen, als ob beim Produktivcapital die Verzehrung nur die unbeabsichtigte Schattenseite des Gebrauchs sei, beim Gebrauchsvorrath dagegen Bestimmung. Auch bei Gebrauchsvorräthen ist sehr häufig nur der Gebrauch, nicht der Verbrauch beabsichtigt (z. B. bei Möbeln, Kleidern, Büchern u. s. f.).

Produktives Capital und Gebrauchsvorrath müssen innerhalb des gesammten Volksvermögens wie des einzelnen Privatvermögens in einem gewissen Verhältnisse stehen. Zu viel Gebrauchsvorrath im Verhältniß zum produktiven Capital ist Verschwendung; zu viel Produktivcapital gegenüber geringen Gebrauchsvorräthen ein Zeichen von Geiz, Habsucht oder unentwickeltem, rohem

Genußleben. Es darf weder der Erwerbstrieb noch der Verzehrungstrieb einseitig wuchern.

Ob neugebildete Werthe von der Einzeln- und Volkswirthschaft den Gebrauchsvorräthen oder dem produktiven Capital zugewiesen werden: das hängt ab vom Charakter, der Erziehung und der bisherigen wirthschaftlichen Geschichte der Eigenthümer, aber auch von äußeren Umständen mannigfacher Art. Je mehr Gewinn eine produktive Capitalsanlage verspricht, um so eher wird man geneigt sein, neue und ältere Werthe ihr, statt dem Gebrauchsvorrath, zuzuwenden. Umgekehrt werden jene produktiven Capitalien, mit welchen gerade keine großen Erfolge erzielt werden können, gern in Gebrauchsvorräthe, in Luxus und Comfort umgewandelt. Lebensgenuß und Gütererzeugung, durch den Gebrauchsvorrath und das produktive Capital repräsentirt, schließen sich nicht nur aus, sondern ergänzen sich auch gegenseitig.

Flüssiges (umlaufendes) und fixes (stehendes) Capital. Das flüssige Capital ist dasjenige, wobei Capital und Nutzung zusammenfließen, das Capital in der Nutzung verschwindet. Es entsteht aus Arbeit und aus den Nutzungen vom fixen Capital, ist in der Regel immerfort in produktiven Prozessen begriffen, nimmt fortwährend weitere Arbeitsleistungen sowie Zuflüsse aus anderen flüssigen Capitalien und ebenso auch die Nutzungen stehender Capitalien auf, bis es fertige Produkte erzielt, welche dann wieder als Gebrauchsvorräthe oder als fließendes oder fixes Produktivcapital angewendet werden können. Das flüssige Capital eines Volkes besteht aus:

1. Rohstoffen, welche bei der Produktion in den Produkten aufgehen oder als Consumtionsgegenstände in Handel sind.

2. Hilfsstoffen, die ebenfalls bei der Produktion verbraucht werden, z. B. Heizmaterial und dergleichen.

3. Waarenvorräthen, welche im Handel umgesetzt werden, und

4. Baarem Gelde. Das flüssige Capital bleibt keineswegs immer in einer und derselben Unternehmung, um innerhalb derselben von einem Prozeß zum anderen fortzulaufen, sondern es geht durch das Geld und durch Vermittlung des Credites von einem Geschäfte in das andere über. Es vermittelt auch zwischen den Capitalien einerseits und der Arbeit andererseits, indem es als Lohnzahlung auftritt.

Das stehende oder fixe Capital ist dadurch charakteristisch, daß dabei ein Stamm oder Stock längere oder kürzere Zeit sich erhält, stehen bleibt und die Nutzung von sich ablösen läßt. Solche fixe oder stehende Capitalien sind:

1. Alle Bauwerke, welche der Produktion, dem Handel, dem Verkehre oder anderen wirthschaftlichen Thätigkeiten dienen: Fabriken, Werkstätten, Magazine, Amtsgebäude, Bahnhöfe, Straßen, Canäle, Eisenbahnen, Telegraphenleitungen, Brücken, Bergwerke u. s. w.

2. Grundstücke mit Allem, was daran gearbeitet und verbessert ist: Bodenmeliorationen, Bewässerungs- und Entwässerungs-Anlagen, Waldungen und überhaupt dauernde Pflanzungen.

3. Werkzeuge und Maschinen.

4. Nutzthiere, sofern sie entweder als Arbeitsthiere oder als Milchvieh, Wollschafe und dergl. verwendet werden.

5. Unkörperliche Capitalien: Kundschaft, Kenntnisse und Fähigkeiten aller Art.

6. Forderungen, welche Capitalwerthe repräsentiren (Staatspapiere, Aktien, Hypotheken u. s. f.).

Wie die Gebrauchsvorräthe und die Produktivcapitalien sich beständig ergänzen und in einander übergehen, so ist das auch der Fall bei dem flüssigen und stehenden Capitale. Immerfort geht flüssiges in stehendes Capital über. Maschinen entstehen aus Eisen und Holz als Rohstoffen, Häuser und andere Bauwerke, also ebenfalls fixe Capitalien, aus Arbeitslöhnen und verbrauchtem Material. Aber auch stehendes Capital geht durch Vermittlung seiner Nutzung in umlaufendes Capital über. Die Nutzung der Eisenbahnen und Straßen eines Landes z. B. geht über in die Erleichterung der Produktion und damit wiederum theils in umlaufendes, theils in stehendes Capital. So findet eine fortwährende Ergänzung und Wechselwirkung zwischen stehendem und umlaufendem Capitale statt.

Anlage- und Betriebscapital. Dieser Unterschied ist praktisch besonders wichtig.

Unter dem Anlagecapital versteht man die Gesammtheit der zu einem Geschäftsbetriebe erforderlichen stehenden Capitalien, d. h. jene Capitalien, welche körperlich erhalten bleiben. Indem sie den Betrieb ermöglichen, dem Betriebscapital Spielraum für seine Thätigkeit geben und unter seiner Mithülfe jährliche Erträge liefern, hängen sie auf das innigste mit den Betriebscapitalien zusammen; beide Arten sind durchaus aufeinander angewiesen. Das Betriebscapital zieht im Anlagecapital ein und aus; es wohnt in ihm, stützt sich darauf und hält sich an ihm.

Man darf das Anlagecapital nicht verwechseln mit dem Anfangscapital. Das Anfangscapital eines Betriebs besteht aus einem Anlagecapital und aus dem Betriebscapital für die erste Betriebsperiode, ist also immer größer, als das erste Anlagecapital. Dagegen kann das Anlagecapital mit der Zeit vergrößert werden, weit über den Betrag des Anfangscapitals hinaus.

Das Betriebscapital umfaßt die Gesammtheit der flüssigen Capitalien eines Unternehmens. Ausgaben für Ankauf von Roh- und Hülfsstoffen zur Verarbeitung, eingekaufte Waaren für den Wiederverkauf, Ausgaben für Lohn, für Unterhaltung und Ausbesserung von Gebäuden, Maschinen, Fahrzeugen; Ausgaben für Zölle, Steuern; Cassenvorräthe u. s. f.

Verhältniß von Anlage- und Betriebscapital. Ein für das Gedeihen einer Unternehmung überaus wichtiges Moment liegt in der richtigen Mischung von Anlage- und Betriebscapital. Es sind hiebei zwei Fehler zu vermeiden.

1. Man darf das Anlagecapital gegenüber dem voraussichtlichen Betrieb ja nicht zu hoch greifen und kann hierin kaum vorsichtig genug sein. Denn das Anlagecapital ist einer vollkommenen Ausnützung viel weniger sicher, als das Betriebscapital. Technische Fortschritte erschweren die Ausnützung älterer Maschinen und Methoden, politische und commercielle Ereignisse die Ausnützung von Magazinen, Schiffen, Wagen, Platzverhältnissen, theuer erzogenen Kundschaften. Hat man das Anlagecapital etwa zu klein genommen, so kann es später viel leichter ergänzt, als ein zu großes vermindert werden.

Es ist ein Fehler der gegenwärtigen Wirthschaftsmethode und speciell einzelner Jahre, daß im Allgemeinen zu viel stehende Capitalsanlagen gemacht, große Unternehmungen gegründet werden, die man dann nicht gehörig ausnützt, weil die Betriebscapitalien und der Absatz für einen erfolgreichen Betrieb mangeln.

2. Anderseits darf man aber auch an dem Anlagecapital nicht allzuängstlich sparen. Für viele Unternehmungen, namentlich für ganz neue Produktionszweige muß es zwar als Grundsatz gelten, daß die Anlage klein, als Versuch,

beginnt und aus den Betriebserfolgen heraus allmählig wachse und sich vergrößere. Unternehmungen aber, deren Produkte marktmäßig geworden, die eine Concurrenz gleichartiger Unternehmungen auszuhalten haben, können nicht kleiner anfangen, als die Durchschnittsgröße ihrer Concurrentinnen erlaubt. Sonst verlören sie alle Vortheile des Großbetriebs gegenüber jenen.

Zwischen diesen beiden Arten von Unternehmungen stehen freilich noch eine Menge anderer, von welchen man weder behaupten kann, daß sie völlig neu seien, noch daß sie eine zahlreiche Concurrenz gleichartiger Unternehmungen auszuhalten hätten. Da ist die Entscheidung über die Größe des Anlagecapitals am schwersten. Hält man sich dabei in den engsten Schranken der Vorsicht, so läuft man Gefahr, nie aus dem Stadium des Provisoriums herauszukommen; man hat immer ein unfertiges werdendes Geschäft.

Allgemeine Regeln können in solchen Fällen nicht mehr aufgestellt werden. Wie groß bei solchen Geschäften das Anlagecapital werden darf, kommt ganz auf die speciellen Verhältnisse an, auf die Resultate der letzten Jahre u. s. f. — Da kann nur der in die Zukunft schauende Scharfblick des Unternehmers die richtige Entscheidung treffen.

Die Fortschritte der Produktion.

Verhältniß der Produktionsfaktoren. Das Verhältniß der Produktionsfaktoren unter einander und zu den Produkten ist bei den verschiedenen Produktionszweigen ungemein mannigfaltig. Bei manchen Produktionszweigen, insbesondere bei der gesammten Rohproduktion ist die Naturthätigkeit als Faktor vorherrschend: so bei Ackerbau, Viehzucht, Waldbau, Fischerei, Jagd, Bergbau; bei den industriellen Gewerben erscheint die Arbeit, bei den Handelsgewerben das Capital als vorherrschender Faktor. Nicht immer besitzt jeder, der eine Produktion beginnt, die Produktionsfaktoren vollständig. Meistens müssen die verschiedenen Arten von Capital, die geistige und die physische Arbeitsleistung, weil sie sich im Besitze verschiedener Arten Menschen befinden, erst durch einen Unternehmer vereinigt werden. Während des Ganges der Produktionsthätigkeit läßt sich eine ganze Kette von einzelnen bald mehr bald weniger deutlich unterscheidbaren Leistungen beobachten. Und all diese Leistungen weisen wieder verschiedene Verhältnisse der Arbeit, des fixen und des flüssigen Capitals auf. Jeder Produktion geht zunächst das Bedürfniß und die Sucht nach einem ihm dienenden Gute voran, also Thätigkeiten ohne Capital, vorzugsweise geistiger Natur. Ein Gleiches ist der Fall mit den zunächst in der Kette der produktiven Thätigkeit folgenden Erfindungen und Entdeckungen. Diesem folgt weiter die Occupation von freien Naturgütern, also eine Thätigkeit, bei welcher die Natur vorwiegt. Bis hieher ist von einem Capitale noch nicht die Rede, aber wenn freie Naturgüter occupirt sind, dann sind Werthe entstanden, welche sich entweder als Gebrauchsvorrath, als fixes oder flüssiges Capital verwenden lassen; dann ist auch Eigenthum und Gebrauchswerth entstanden. Im weiteren Verlaufe der produktiven Thätigkeit, wenn die bloße Occupation von freien Gütern nicht mehr für die Bedürfnißbefriedigung hinreicht, erfolgt eine Produktion von Rohstoffen, wobei die Natur durch menschliche Arbeit und Capital unterstützt wird; es folgt weiter die Stoffveredlung durch die Industrie mit Hilfe von getheilter Arbeit, von flüssigem und umlaufendem Capital in mannigfachen Formen. Diese Veredlung des Stoffes erhebt sich unter Umständen aus gewöhnlichem Gewerbebetrieb bis in die künstlerische Thätigkeit

empor, sie bedarf aber mannigfacher Dienstleistungen, die ebenfalls wieder durch flüssiges und fixes Capital unterstützt werden; sie bedarf ferner des Handels, welcher die Güter den Bedürfnissen zuführt und die Arbeitstheilung wieder ausgleicht. Wenn das fertige Produkt endlich dem Bedürfnisse zugeführt wird, der Consumtion entgegen geht, hat es seinen Höhepunkt erreicht.

Das Produkt. Jede wirthschaftliche Thätigkeit hat zu ihrem Resultate ein Produkt. Mit dem Produkte schließt die Produktion ab. Das Produkt tritt, sobald es da ist, in eine Reihe von Gestalten und Beziehungen ein; es gewinnt einen eigenen Platz in der Güterwelt. Diese Stellung aber wird ihm vermittelt durch seine Bestandtheile.

1. Zunächst nimmt das Produkt Stellung zum Bedürfniß. Die erste seiner Eigenschaften und Beziehungen ist sein Gebrauchswerth, seine Beziehung zum Bedürfniß. Das Bedürfniß beseelt das Produkt; es ist sein Geist, sein Daseinszweck.

2. Die zweite Beziehung des Produktes ist das Eigenthum; der menschliche Arbeitswille, der in dem erzeugten Produkte aufgegangen ist, hängt noch zusammen mit dem Willen des Arbeiters. Mit unsichtbarer Kette hängt das Produkt am Producenten: diese Kette ist das Eigenthum. Der Producent allein kann sie lösen und mit ihr das Produkt durch Eigenthumsübertragung an einen anderen binden. Aber so fest die Kette auch ist: bei jeder weiteren Lösung und Verknüpfung wird die Verbindung weniger natürlich.

3. Im Tauschwerthe geht das Produkt ein Verhältniß seines Gebrauchswerthes zu den Gebrauchswerthen aller übrigen Produkte ein. Es nimmt Stellung nicht allein zu seinem Bedürfniß, sondern auch zur ganzen wirthschaftlichen Welt, zu allen übrigen Gütern und Bedürfnissen.

4. Eine weitere Eigenschaft des Produktes ist die als Lohn der Arbeit. Das Produkt ist die Vergeltung der um seine Produktion geschehenen wirthschaftlichen That. Ob das Produkt vom Arbeiter selbst gebraucht, ob es gegen ein anderes Produkt vertauscht oder für Geldlohn im Auftrag eines Andern hergestellt wird: immer erscheint ein gewisses Aequivalent der Kraftanstrengung des Arbeiters.

5. Das Produkt tritt ferner, sobald es existent geworden ist, in Beziehung zu andern noch nicht existenten Produkten, deren Werden durch seine Existenz möglich gemacht ist. Es nimmt den Charakter des Capitals an und zeigt diesen Charakter mehr oder minder in unzähligen Variationen; er verschwindet sogar manchmal ganz. Die Capitalseigenschaft des Produktes ist gewissermaßen seine Zeugungsfähigkeit.

6. Das Produkt kennt endlich schon gewisse Beziehungen, ehe es existent geworden ist. Es wirft seinen Schatten vor sich her und dieser Schatten ist der Credit des Producenten. Der (wirthschaftliche) Credit des Producenten ist die Wahrscheinlichkeit der künftigen Existenz, sowie des künftigen Gebrauchs- und Tauschwerthes seines Produktes.

Auf diese Weise nimmt jedes Produkt sofort bei seinem Erscheinen in der wirthschaftlichen Welt eine ganz bestimmte Stellung ein; es befindet sich in einem Netz von wirthschaftlichen Beziehungen.

Die Produktionskosten. Sowie der Mensch nicht mehr von bloßen Geschenken der Natur lebt, also selbst zu produziren anfängt, ist er fortwährend genöthigt, für die Produktion Opfer zu bringen. Der Producent wendet in das Produkt:

1. Flüssige Capitalien sammt deren Zinsen: Geld zur Bezahlung von Löhnen, zum Ankauf von Roh- und Hilfsstoffen 2c.

2. Die Nutzung fixer Capitalien, d. h. die Zinsen der Capitalien, welche in Grundstücken, Gebäuden, Maschinen, Arbeitsthieren, Werkzeugen 2c. stecken.

3. Die Leistung seiner eigenen körperlichen und geistigen Arbeit. Diese Arbeit hat ihn einestheils Aufopferung an Lebensgenuß gekostet; anderntheils hat sie ihm anderweitige lohnende Thätigkeit unmöglich gemacht. Hat er bei der Produktion nur gewöhnliche körperliche Arbeit vollbracht, so kann er dieselbe leicht schätzen.

Hat er dagegen nicht selbst Hand angelegt, wie dieß bei großen Geschäften der Fall, so hat er doch anderes gethan; er hat seinen Gedanken und Willen, seine Gewissenhaftigkeit und Kenntnisse walten lassen; er hat die Gefahr des Mißlingens riskirt, Ruhe und Gemüthlichkeit, also immer auch ein Stück Leben aufgeopfert.

All' dieß zusammen sind die Produktionskosten, die Summe der im Produkt enthaltenen Werthe. Diese fordert der Produzent vom Produkte wieder. Es muß sie beim Austausch dem Produzenten wieder herstellen. Und wenn wirthschaftlich gearbeitet worden ist, stellt das Produkt auch diese Werthe wieder her. Es wird um so theurer verkauft, je höher die Produktionskosten waren. Freilich sind bei der Abschätzung der eigenen Produktionskosten manche Irrthümer möglich.

Aber das Produkt muß nicht allein das enthalten, was an Werthen hineingelegt wurde. Man verlangt von ihm, daß es noch mehr enthalte. Der Produzent will nicht allein alles zurück, was er dem Produkte gegeben; er will auch noch Ueberschuß, Gewinn. Dieser ist das Ziel aller produktiven Thätigkeit; er ist das eigentliche Resultat der Befruchtung des Capitals durch die Intelligenz und Sorgfalt des Unternehmers.

Anders urtheilt der Käufer des Produktes. Für ihn verschwinden die im Produkt aufgegangenen Werthe; ihn kümmert nicht das, was das Produkt dem Produzenten werth ist; er hat blos ein Interesse an der Wohlfeilheit des Produktes.

Daher stehen sich die Interessen des Produzenten und des Consumenten in dem einen Punkte gegenüber, daß der Produzent sein Produkt theuer verkaufen, der Consument es billig haben will.

Aber in einem anderen Punkte stehen sie sich nicht gegenüber. Dieser Punkt sind die Produktionskosten. Der Consument hat ein Interesse daran, daß die Produktionskosten niedrig seien. Und der Produzent hat kein Interesse daran, daß diese Kosten hoch seien. Ihm liegt nur daran, daß der Preis des Produktes möglichst hoch über den Produktionskosten stehe.

Bedingungen des Fortschrittes der Produktion. Die ganze Güterproduktion ist in beständigem Fortschritte begriffen. Sie wächst in Bezug auf Qualität und Quantität der meisten Güter. Wenn auch in der gesammten Volkswirthschaft jeder Einzelne zu seinem Vortheile produzirt, so geht doch aus dieser vom Egoismus geleiteten Einzelproduktion zahlloser Menschen ein beständiger Fortschritt der Gesammtproduktion hervor. Dieser Fortschritt der Produktion ist aber an gewisse Bedingungen geknüpft. Solche Bedingungen sind:

A. Oekonomisch-technische, nämlich Verminderung der Kosten. Die Verminderung der Kosten kann wieder stattfinden:

1. durch Ersparniß am Stoffe der Produktion. Am Stoffe der Produktion kann erspart werden durch Anwendung von wohlfeilem Material ohne Verschlechterung des Produktes; durch zweckmäßige Zusammensetzung

des Materials, durch sorgfältige Ausnützung des Materials, durch sonstige Ersparung an Material, namentlich zweckdienliche Aufbewahrung, Verpackung u. s. f. Wie derartige Ersparniß im Einzelnen erzielt wird, das gehört ausführlich der Betrachtung des industriellen Betriebes an.

2. Ersparung an der Arbeitskraft. Dieselbe ist möglich theils durch Verwendung verschiedener Kräfte nach ihren Fähigkeiten, theils durch sorgfältige Ausbildung der Arbeitskraft, theils durch Betheiligung des Interresses der Arbeiter an den Resultaten, theils auch durch Entfernung mannigfacher Hindernisse, welche einer vollen Verwerthung der Arbeitskräfte im Wege stehen, vor Allem aber durch Ersatz und Verstärkung der Arbeitskräfte durch Naturkräfte, Werkzeuge und Maschinen.

3. Ersparungen am fixen Capital finden statt, indem man dasselbe möglichst wohlfeil herstellt, möglichst sorgfältig behandelt und in der technisch vollkommensten Weise anwendet.

Solche Ersparnisse an den Produktionskosten werden ununterbrochen gemacht und dadurch wird ein steter Fortschritt in der Produktion ermöglicht. Dieser Fortschritt ist am auffallendsten in der großen Fabrikindustrie, am geringsten in den Gewerben der Rohproduktion. Je mehr die Produktion eines Volkes fortschreitet, um so mehr wird es nothwendig, an der menschlichen Arbeit als an dem kostbarsten zu sparen.

B. Neben den ökonomisch-technischen existiren aber auch politische Bedingungen für den Fortschritt der Produktion. Diese politischen Bedingungen liegen in der verschiedenartigen Freiheit der Produktion. Letztere kann beschränkt werden theils durch das gleiche Recht Aller, theis durch bevorzugende Rechte Einzelner. Je freier von politischen Schranken die Concurrenz der Produktion ist, um so gewaltiger pflegt sie sich zu regen. Die freie Concurrenz beschleunigt alle produktive Thätigkeit, sie gibt allen Erscheinungen aus dem Gebiete der Produktion schärfere Gestalt und tiefere Farben.

Hindernisse der Produktion. Neben den Bedingungen und Motiven, welche einen beständigen Fortschritt der Produktion ermöglichen und veranlassen, gibt es auch gewisse Hindernisse der Produktion. Die wichtigsten derselben liegen in Folgendem:

Trägheit und wirthschaftliche Unthätigkeit sowohl Einzelner, als auch ganzer Volksklassen oder ganzer Volksstämme wirkt nicht allein hinderlich auf die Produktion der zunächst Betheiligten, sondern auch zurück auf die Produktion aller derjenigen, mit welchen nähere oder fernere Beziehung besteht. Die menschliche Arbeitskraft hat gewisse unüberwindliche Mängel, welche in der physischen Constitution des Menschen begründet sind und welche eine Steigerung bis über eine gewisse Grenze hinaus nicht zulassen. Auch hierin liegt ein wesentliches Hinderniß der Produktion. Ein weiteres Hinderniß liegt in der mangelhaften Capitalbildung mancher Zeiten und mancher Orte. Wo die oben genannten Bedingungen der Capitalbildung, die Sparsamkeit, die Sicherheit der Capitalien nicht gewährleistet sind, kann auch dieser mächtige Faktor der Produktion sich nicht den Bedürfnissen entsprechend ausbilden. Weitere Hindernisse liegen in dem nicht hinreichend bemeisterten Widerstande, welchen die Natur den meisten menschlichen Thätigkeiten entgegensetzt. Die Freigebigkeit der Natur hat ihre Grenzen, und durch diese Grenzen wird auch die Produktion mitbegrenzt. Aber auch die Schwächen und die Leidenschaften der Menschen, welche sehr häufig unwirthschaftliche Zerstörung der Güter herbeiführen, wie z. B. Krieg u. dergl. erscheinen als Hindernisse der

Produktion. Hiezu kommen dann noch mannigfache Zufälligkeiten, Fehler in wirthschaftlicher Berechnung, Irrthümer und geflissentliche Täuschungen, welche einzelne Unternehmungen hindern und durch diese einzelnen auf das Ganze störend zurückwirken.

Allen diesen mannigfachen Hindernissen der Produktion ist es zuzuschreiben, wenn dieselbe ungleichmäßig und nicht in dem Grade, als für die Consumtion wünschenswerth wäre, fortschreitet.

Alle Produktion consumirt und produzirt Werthe und Leistungen. Die wirthschaftliche Bedeutung jeder einzelnen Produktivthätigkeit hängt davon ab, wie groß der Ueberschuß an Werthen nach der Produktion ist, gegenüber den verbrauchten Werthen und Leistungen. Jede gelungene Produktion muß einen Ueberschuß an Werthen zuwege bringen. In der Volkswirthschaft der Culturvölker bemerkt man auch in der That den fortwährend anwachsenden Ueberschuß an produzirten Werthen. Die Gesammtheit eines Volkes und die Gesammtheit der wirthschaftenden Menschen kann nur produktiv arbeiten. Es ist ganz unmöglich, daß sie anders arbeitet, denn der Werth ihrer Güter und ihrer Zwecke liegen ihr zu sehr am Herzen. Selbst wenn auch die Bedürfnisse sich ändern und wenn damit der Werth der Güter sich verändert, geschehen solche Aenderungen nicht plötzlich; nicht auf ein Mal wird alles, was bisher produzirt wurde, plötzlich weniger oder keinen Werth mehr haben. Dafür ist schon die Scheidung der Menschheit in Völker von verschiedene Culturstufen und in einzelne Individuen von verschiedenen Bedürfnissen nützlich. Es gibt nur allmählige Uebergänge und Aenderungen des Werthes im Ganzen und deßhalb wird auch die wirthschaftliche Thätigkeit ganzer Völker immer nur eine produktive sein. Nicht so beim Einzelnen. Wenn einzelne Menschen nichts produziren und blos consumiren, während andere mehr produziren als consumiren können, so liegt darin freilich ein bedeutender Fehler des heutigen Produktionsprozesses. Die Mittel aber, die bisher in Vorschlag gebracht wurden, um diesen Fehler zu beseitigen, würden nur andere schlimmere Zustände herbeiführen.

III. Die Circulation oder der Verkehr.

Wesen, Ursachen und Arten des Verkehrs.

Wesen und Ursachen. Dadurch, daß die Menschheit ihre gesammte Arbeitsaufgabe in zahllose Arbeitszweige getheilt, welche von verschiedenen Menschen, an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten gethan werden, hat sie auch den Verkehr nothwendig gemacht. Wer Alles, dessen er bedarf, selbst hervorbringt, ist nicht auf den Verkehr angewiesen. Wer aber nur einen Theil dessen erzeugt, was er zum Leben braucht und außerdem Güter hervorbringt, die er gegen andere umtauschen will: der muß daran denken, daß sein Ueberfluß in die Hände derjenigen kommt, die ihn brauchen und vergelten, und daß umgekehrt auch er zum Genusse jener Güter kommt, die er braucht, aber nicht hervorbringt.

Der Verkehr entsteht demnach mit Nothwendigkeit aus der Mannigfaltigkeit der Natur, aus der Mannigfaltigkeit der menschlichen Bedürfnisse.

An einem Ort und für eine Person ist die Befriedigung dieses, an anderem Ort und für andere Personen die Befriedigung jenes Bedürfnisses leichter. Es ist die einfachste wirthschaftliche Regel, daß jeder Ort, jede Zeit, jeder einzelne

Mensch und jede Gruppe von Menschen dasjenige hervorbringe, was unter den günstigsten Umständen hervorgebracht wird und daß sodann diese Leistungen gegen jene umgetauscht werden, welche anderwärts vortheilhafter zuwege gebracht wurden.

Der Verkehr entspricht als nothwendige Ergänzung der Arbeitstheilung. Er ist die Wiedervereinigung der getheilten Arbeit im Großen.

Nicht allein Grundlagen, sondern auch Vorbilder des menschlichen Verkehrs finden sich schon in der Natur. Die ganze Natur lebt in einem beständigen Austausch von Stoffen und Kräften, von Wärme und Bewegung. Ihre Lichter und Geräusche pflanzen sich fernhin fort; ihre Gewässer sind in unaufhörlicher Bewegung; das Meer gibt Feuchtigkeit durch Verdunstung ab und erhält neue, durch die ihm zuströmenden Flüsse; die pflanzlichen Organismen nehmen mineralische Stoffe auf, um ihrerseits wieder an Thiere Nahrungsmittel abzugeben.

So ist die Bewegung, der Austausch von Kräften und Stoffen ein Grundgesetz alles Lebens auf Erden und insbesondere auch des menschlichen Lebens.

Wäre die Natur auf der ganzen Erde überall die gleiche, hätte sie überall ihre Schätze gleichmäßig vertheilt und nur eine Menschenrasse über die Erde hingestreut mit stets gleichen Bedürfnissen, Anlagen und Kräften, so wäre ein Verkehr nicht nöthig; es wäre aber auch alles geistige Fortschreiten seines wichtigsten Antriebs ledig. Denn nur Friction erzeugt lebhafte Geistesthätigkeit. Wo Alle das Gleiche fühlen, bedürfen, wollen und anstreben, da bedürfen sie keiner Verständigung, da braucht Keiner vom Anderen zu lernen.

Während der moderne Verkehr den Menschen es mehr und mehr erleichtert, die Befriedigungsmittel ihrer Bedürfnisse an anderen Orten aufzusuchen, arbeitet er zugleich ununterbrochen daran, diesen Befriedigungsmitteln den localen Charakter zu nehmen und sie über die Welt zu verstreuen.

Es sind nur wenige Bedürfnisse, welche geographisch nicht verschieden sind, welche überall in gleicher Weise befriedigt werden können. Nicht einmal der Bedarf an Trinkwasser, gewiß ein sehr einfaches Bedürfniß, ist überall in gleicher Weise gedeckt, sondern veranlaßt hin und wieder einen Verkehr von Ort zu Ort: die Wasserleitungen der Römer wie der neueren Zeit.

Ein Verkehr, der keinen Tauschwerth hat, ist kein wirthschaftlicher Verkehr, gleichviel, ob er Güter, Menschen oder Gedanken zum Gegenstande hat. Die Verkehrsthätigkeit, welche *bezahlt* wird, ist eine wirthschaftliche. Wenn Jemand nach einem benachbarten Vergnügungsorte mit eigenen Pferden fährt, liegt darin auch eine Verkehrsthätigkeit, aber keine wirthschaftliche, als wenn er mit einem *bezahlten* Miethwagen dahin fahren würde. Der Reisende, der sein Gepäck im Tornister mit sich trägt, besorgt ebenfalls keinen wirthschaftlichen Güterverkehr; ein solcher wird erst daraus, wenn der Reisende den Tornister der Post oder einem bezahlten Träger übergibt. Und ebenso steht es mit dem Gedankenverkehr. Lassen wir durch einen Freund einem Dritten eine Nachricht zukommen, so liegt darin noch kein wirthschaftlicher Verkehr; ein solcher wird erst daraus, wenn die Nachricht einer bezahlten Beförderung übergeben wird.

Tauschverkehr und Transportverkehr. Alle Verkehrsthätigkeit ist entweder Tauschverkehr oder Transportverkehr oder beides zusammen.

1. Der *Tauschverkehr* bringt den Besitzwechsel, den Uebergang von einer Person zur anderen zu Stande. Seine Grundbedingung ist die Schätzung des Werthes der auszutauschenden Leistungen. Jede der austauschenden Personen

gibt, jede nimmt etwas und für jede muß der Werth von Leistung und Gegenleistung feststehen. Dann kann erst die Preisbestimmung erfolgen.

Neben der Preisbestimmung ist aber sehr häufig auch eine Messung der Quantität nöthig: Maß und Gewicht.

Damit sind die Bedingungen des Tauschverkehrs nicht erschöpft. Die Raschheit und Bequemlichkeit des Güterumlaufes erfordert ein Tauschmittel, das Geld.

Und weil Leistung und Gegenleistung sehr häufig nicht gleichzeitig erfolgen, sondern durch ein zeitliches Intervall getrennt sind, ist es nothwendig, daß auch das Vertrauen auf die künftige Gegenleistung in demjenigen entsteht und sich befestigt, der eine solche zu verlangen hat. Dieses Vertrauen ist aber der Credit, der den Tauschverkehr noch in anderer Weise unterstützt, indem er Surrogate des Geldes schafft.

Endlich verlangt das Princip der Arbeitstheilung, daß das ganze Geschäft des Tauschverkehrs, welches bei der wachsenden Größe und Schnelligkeit des Güterumlaufs stets schwieriger wird, sich mehr und mehr zu einer besonderen Berufsthätigkeit einzelner Menschen, zu einem gewerbsmäßigen Handel entwickle.

2. Der Transportverkehr bringt den Ortswechsel zu Stande, die Bewegung.

Für ihn ist die erste Grundbedingung ein transportfähiges Object. Dazu kommt als weitere Bedingungen eine bewegende Kraft und ein Transportweg, endlich ein Fahrzeug, von welchem das Transportobject getragen wird.

Wie beim Tauschverkehr erfordert auch beim Transportverkehr der Grundsatz der Arbeitstheilung eine berufsmäßige Gestaltung dieser Thätigkeit.

Der Transportverkehr und der Tauschverkehr können unabhängig von einander stattfinden. Es kann mitunter ein Besitzwechsel geschehen ohne Ortsveränderung und umgekehrt. Häufig aber ist Beides vereint.

Verkehr und Produktion. Die Grenzen des Verkehrs gegen die Produktion sind keineswegs scharf gezeichnet; sie verschwimmen bei einzelnen wirthschaftlichen Thätigkeiten nahezu völlig.

So finden bei jeder Güterproduktion auch Verkehrsthätigkeiten statt. Die Produktion wirkt nicht allein verändernd auf die Form und das Material ihres Arbeitsobjektes, sie bewirkt auch Ortsveränderungen und Eigenthumswechsel. In jeder Produktion ist, sofern der Produzent Werkzeuge, Maschinen, Roh- und Hilfsstoffe, hilfeleistende Arbeiten erkauft oder Produkte verkauft, auch eine Handelsthätigkeit, ein Eigenthumswechsel enthalten. Ebenso ist auch keine Produktion möglich ohne fortwährenden Transportverkehr. Der Produzent führt nicht allein seine Produktionsmittel an den Schauplatz seiner Thätigkeit herbei und seine fertigen Produkte dahin, wo nach ihnen Bedarf ist, sondern er bewegt ununterbrochen die Arbeitsobjekte innerhalb seiner Produktionsstätte hin und her. Es finden aber auch bei vielen Verkehrsthätigkeiten zugleich produktive Arbeiten statt. Dies ist in weit höherem Grade der Fall beim Transportverkehr, als beim Tauschverkehr. Im Transportverkehr sind die häufig vorkommenden produktiven Arbeiten die Herstellung und Unterhaltung der Wege und Fahrzeuge; im Tauschverkehr finden mitunter noch Veränderungen der Waaren, Herstellung der Emballagen, Magazine, Geschäftsgebäude 2c. statt.

Frägt man sich bei einer Thätigkeit, ob sie Produktion oder Verkehr sei, so entscheidet sich diese Frage durch den Umstand, worin ihr Schwerpunkt liegt.

Der Preis.

Wesen des Preises. Der Preis ist die Summe der Güter, die man durch Tausch für ein Gut erhalten kann. Er ist der Tauschwerth eines Gutes in anderen Gütern ausgedrückt. Man könnte für jedes Gut zahllose Preisbestimmungen anwenden, indem man es mit anderen Gütern vergleicht. Vorzugsweise aber denkt man beim Preise an eine Abschätzung des Tauschwerthes in Geld. Wenn man für ein Gut eine Menge anderer Güter geben muß, dann nennt man dasselbe kostbar oder theuer. Allerdings ist zwischen den kostbaren und den theuren ein Unterschied. Denn kostbar sind solche Güter, deren Preis, mit dem Preise anderer verglichen, ein hoher ist. Der Gegensatz eines kostbaren Gutes ist ein ordinäres. Theuer dagegen nennt man solche Güter, welche, mit Gütern ganz gleicher Art verglichen, einen hohen Preis haben, einen Preis, den sie vielleicht zu anderen Zeiten und an anderen Orten nicht haben. Der Gegensatz von theuer ist wohlfeil, billig. Es kann etwas theuer sein und doch nicht kostbar z. B. Brod, welches bei einer Getreidetheuerung kleiner wird; und umgekehrt kann etwas kostbar sein und doch wohlfeil z. B. ein auf einer Auktion um den dritten Theil des Ankaufspreises gekaufter Kunstgegenstand.

Der Preis ist also ein Verhältniß und zwar ein bewegliches Verhältniß. Wenn man blos zwei Güter mit einander vergleicht und eine Aenderung dieses Verhältnisses an ihnen bemerkt, so läßt sich daraus noch nicht erkennen, welches der beiden Güter die Aenderung veranlaßt hat. Wenn man z. B. nur wüßte, daß man vor 100 Jahren für ein Pfund Gold eine gewisse Quantität Getreide oder Holz u. s. f. bekommen hätte und jetzt weniger dafür bekommt, so könnte man daraus an sich noch nicht schließen, welches der beiden Güter eigentlich billiger oder theurer geworden sei. Das kann man erst dann erkennen, wenn man mehrere Güter unter einander vergleicht. Dann erst erfährt man, ob blos eines, und welches seine Preisstellung verändert hat, oder ob dies bei mehreren Gütern stattgefunden hat.

Angebot und Nachfrage. Wenn mehrere Menschen dieselben Güter haben und vertauschen wollen, so ist ein Angebot vorhanden. Suchen dagegen Mehrere dieselbe Art von Gütern durch Tausch zu erlangen, so ist Nachfrage vorhanden. Der Spielraum von Angebot und Nachfrage ist der Markt. Auf dem Markte treffen sich Diejenigen, welche kaufen und verkaufen wollen; hier finden sich die zu veräußernden und die einzukaufenden Güter. Der Preis, welcher sich durch die Nachfrage und das Angebot Mehrerer bildet, ist der Marktpreis. Dieser kommt dem wirklichen Werthe in der Regel viel näher als jener Preis, welcher blos zwischen einzelnen Käufern und Verkäufern ausbedungen wird.

Entstehung des Preises. Bei der Bestimmung des Preises, der für ein Gut bezahlt werden soll, wird immer ein Kampf verschiedener Interessen und Bestrebungen ausgekämpft. Denn jeder Mensch will, wenn er Güter vertauscht, möglichst wenig an Werth hergeben und möglichst viel dafür erhalten. In diesem Kampfe der Interessen bleibt der Stärkere und Erfahrenere Sieger und der Preis ist um so höher, je bedeutender die Ueberlegenheit des Verkäufers ist; um so niedriger, je bedeutender die Ueberlegenheit des Käufers. Die Ueberlegenheit des Einen oder des Anderen wird aber herbeigeführt durch die Concurrenz der Bedürfnisse. Vor jeder Tauschhandlung concurriren im Menschen zwei entgegengesetzte Bestrebungen: ein Streben, das eigene Gut zu

behalten und eines, das fremde Gut zu bekommen. Je mehr das Bedürfniß nach dem fremden Gute jenes nach dem eigenen überwiegt, um so abhängiger ist der im Tausch Begriffene.

Dieser Kampf der Bestrebungen äußert sich häufig in dem sogen. Feilschen oder Markten. Dasselbe besteht darin, daß zuerst Anbietungen gemacht werden, welche auf der Seite des Verkäufers den Preis, um den die Sache zuletzt wirklich losgeschlagen wird, weit übersteigen, auf der Seite des Käufers weit unter jenen Preis hinabgehen. Das Feilschen ist eine entschieden häßliche Seite an dem Geschäfte der Preisbildung; denn es ist erzeugt durch eine lügnerische Maskirung der Bedürfnisse. Durch den großen Verkehr einer ganzen Volkswirthschaft wird der Kampf der entgegengesetzten Interessen in seinen häßlichen Seiten gemildert und abgeschwächt. In solchen Ländern, wo die Concurrenz noch nicht so bedeutend ist, daß sich allgemein bekannte Marktpreise bilden könnten, pflegt die Volkssitte schreiende Uebervortheilungen bei der Preisbildung schärfer zu tadeln, auch als Wucher zu behandeln und rechtlich zu bestrafen. Wo dagegen eine lebhafte Concurrenz von Käufern und Verkäufern vorhanden ist, mildert dieselbe am meisten die Härten und die häßlichen Seiten des Preiskampfes.

Ist die wirthschaftliche Kraft und Fähigkeit auf Seite des Käufers und Verkäufers die gleiche, wird mit Verstand und ohne unberechtigte Habsucht am Zustandekommen des Preises gearbeitet, dann entstehen jene Preise, bei welchen beide Theile ihre Rechnung finden, bei welchen jeder gewinnen kann, indem er eben das eintauscht, was für ihn gerade nothwendiger ist. Käufer und Verkäufer gleichen dann zwei Schiffen, welche sich auf dem Meere begegnen und von welchen das eine nicht genug Trinkwasser, aber übermäßig viel Nahrungsmittel, das andere zu viel Trinkwasser und zu wenig Nahrungsmittel führt. Beide können dann einen höchst vortheilhaften Tausch machen.

Das Preisverhältniß zweier Güter oder Waaren zu einander wird zunächst durch den Käufer und Verkäufer bestimmt. Diese Personen aber lassen sich wiederum durch eine Reihe von Gründen bestimmen. Man erkennt diese Gründe leicht, wenn man sich in die Person des Käufers und Verkäufers hineindenkt. Jede dieser beiden Personen gibt etwas, jede nimmt etwas. Jede wird demnach den Werth dessen, was sie gibt, und den Werth dessen, was sie nimmt, zu berücksichtigen haben. Der Käufer nimmt das Gut und gibt den Kaufpreis in Geld, er berücksichtigt demnach den Werth des Gutes und den Werth, welchen der Kaufspreis für ihn hat. Ein Gleiches geschieht von Seite des Verkäufers. Zu diesen inneren Bestimmungsgründen des Preises tritt sodann noch die Concurrenz der Käufer und Verkäufer. Es sind demnach folgende Bestimmungsgründe des Preises im Einzelnen zu betrachten:

1. Der Gebrauchswerth des Gutes ist der nächste Grund, der den Käufer zur Zahlung des Preises bestimmt; in letzter Linie entscheidet also das Bedürfniß des Käufers. Je wichtiger das Bedürfniß, desto größer unter sonst gleichen Umständen der Preis. Güter, welche nothwendigen Bedürfnissen dienen, kauft man zuerst; erst was übrig bleibt, verwendet man auf andere, insbesondere auf Luxusbedürfnisse. Von mehreren Käufern wird derjenige den höchsten Preis bezahlen, für den das Gut den höchsten Werth hat. Erhöht sich der Preis einer Sache, die überhaupt entbehrlich ist, so vermindert sich die Zahl Kauflustiger. Sachen, die bloßen Affektionswerth haben, erreichen mitunter Preise, welche die Mitwirkung anderer Bestimmungsgründe hinter sich lassen. Bei Speculationskäufen denkt der Käufer nicht zunächst an den Ge-

brauchswerth, den das Gut für ihn hat, sondern an die Möglichkeit besseren Wiederverkaufs. Diese beruht aber in letzter Linie auch auf dem Gebrauchswerthe, welcher doch schließlich das Gut in die Hände eines Consumenten führen soll.

2. *Die eigene Zahlungsfähigkeit* ist der andere Grund, welcher den Käufer bestimmt. Ehe man etwas kauft, vergleicht man seine Bedürfnisse und die Mittel zu ihrer Befriedigung; man berechnet, ob man den Kaufgegenstand überhaupt bezahlen kann, ohne wichtigere Bedürfnisse unbefriedigt zu lassen. Aus der Einwirkung der Zahlungsfähigkeit auf den Preis erklärt es sich auch, daß überhaupt nur zahlungsfähige Nachfrage den Preis bestimmen hilft und daß man einen Preis nicht bezahlen wird, wenn man die Gelegenheit hat, den Kaufsgegenstand zu einem wohlfeileren Preise selbst herzustellen. Gegenstände, welche jedermann selbst verfertigen kann, haben deßhalb auch den geringsten Preis; so namentlich die weiblichen Handarbeiten. Die Zahlungsfähigkeit nimmt ab, je höher der Preis steigt. Je theurer eine Sache ist, desto kleiner der Kreis der Käufer.

3. *Die Produktionskosten* bestimmen für den Verkäufer zunächst den Preis des Gutes, das er verkaufen will. Niemand wird weniger für den Verkaufsgegenstand erhalten wollen, als er selbst dafür ausgegeben. Der Verkäufer hat immer ein Interesse daran, daß der Preis seines Produktes möglichst hoch über den Produktionskosten stehe. Er muß deßhalb seine Kosten berechnen, um darnach den Preis zu bestimmen. Hiebei wird bald die Arbeit, bald das Capital, das bei der Anschaffung des Gutes verbraucht wurde, am meisten zur Preisbestimmung beitragen. So hat z. B. das wohlfeilste Baumwollgarn mittlere Stärke; die feinsten sind theurer wegen der daran verwendeten Arbeit, die gröberen dagegen theurer wegen der massenhafteren Rohstoffverwendung. Zu dem, was der Käufer an eigentlichen Kosten auf das Gut verwendet hat, wird er auch noch die Gefahr etwaiger Verluste hinzurechnen. Wer Güter verkauft, welche möglicher Weise nicht alle ihre Abnehmer finden und dann an Werth einbüßen, muß einen Ersatz dieses möglichen Schadens aus dem Preise herausschlagen. Dieß gilt für alle Artikel, welche der Mode unterworfen sind, oder welche bei längerem Liegenbleiben Schaden leiden. Die meisten Verkäufer wissen ihre Produktionskosten nicht gründlich zu berechnen, sondern überschätzen dieselben oberflächlich und richten sich im Uebrigen nach dem Marktpreise der Güter.

4. *Der Werth der Zahlungsmittel.* Der Verkäufer vergleicht den Werth seines Verkaufsgegenstandes mit dem Werthe der Zahlungsmittel, die er dafür erhält und vollzieht den Verkauf nur dann, wenn er zu gewinnen hofft. Der Werth der Zahlungsmittel muß für den Verkäufer den Werth der Waare übersteigen. In rohen wirthschaftlichen Zuständen machen es Irrthümer und Betrug häufig möglich, daß der Käufer dem Verkäufer werthlose Zahlungsmittel für werthvollere Güter gibt. So z. B. im Handel mit den afrikanischen Negervölkern. Bei regelmäßigen Verhältnissen ist der Tauschwerth der Waare und der Zahlungsmittel ein ziemlich beständiger. Anders bei unregelmäßigen. Bei hoch entwickelten Wirthschaftszuständen wird der Tauschwerth der Zahlungsmittel als Preisbestimmungsgrund namentlich dann in den Vordergrund treten, wenn ein Preis mit ungewöhnlichen Zahlungsmitteln beglichen werden soll, z. B. mit unbekannten Münzsorten oder mit Werthpapieren, deren Creditfähigkeit nicht genau bekannt ist.

5. *Die Concurrenz der Nachfrage* wirkt in sofern auf den Preis,

als letzterer um so höher wird, je mehr Käufer nach dem Gute fragen. Allerdings ist dabei auch wieder eine Rückwirkung des Preises auf die Nachfrage vorhanden. Wo die Concurrenz der Nachfrage sich vollständig frei bewegen kann, stellt sie die Marktpreise der Güter her. Sie hat indessen gewisse Hindernisse, welche ihr manchmal entgegen treten. Soche Hindernisse sind:

a) natürliche und wirthschaftliche. Viele Güter nemlich finden deßhalb keine erhöhte Nachfrage, weil nur eine bestimmte Zahl von Consumenten vorhanden ist oder weil jeder Consument nur eine begrenzte Quantität braucht. Dem Hausirhandel z. B., der an einzelnen Ansiedlungen mit seiner Waare umherzieht, steht keine Concurrenz der Nachfrage gegenüber. Bei feineren Luxusartikeln ist die Concurrenz der Nachfrage aus natürlichen Gründen geringer als bei nothwendigen Gegenständen. Andere Güter finden nur deßhalb eine begrenzte Nachfrage, weil dieselben durch gesellschaftliche Verhältnisse regulirt werden. Die wichtigste Beeinträchtigung der freien Concurrenz der Nachfrage ist die Mode;

b) rechtliche und politische Hindernisse. Verbote des Gebrauches gewisser Gegenstände pflegen die Nachfrage nur unbedeutend zu verringern.

6. Die Concurrenz der Verkäufer wirkt insofern auf den Preis, als derselbe um so wohlfeiler wird, je mehr eine Waare angeboten wird. Auch diese Concurrenz wird ihrerseits wieder durch den Preis bestimmt. Denn je höher der Preis eines Produktes im Verhältnisse zu den Produktionskosten ist, um so mehr Producenten werden sich mit dem Verkaufe desselben beschäftigen. Wie die Concurrenz der Nachfrage, so kann auch die Concurrenz des Angebotes beschränkt sein. Die Beschränkungen sind:

a) natürliche. Es gibt Güter, welche nur von bestimmten Personen erzeugt werden können, z. B. Kunstwerke, für welche dann häufig Affectionspreise gezahlt werden. Auch andere Güter können aus natürlichen Gründen nur in beschränkter Menge zu Markte gebracht werden, z. B. die feinsten Weinsorten;

b) ökonomische Hindernisse der Concurrenz des Angebotes finden sich theils in der Aufbewahrung und dem Transporte der Güter, indem solche Güter, welche nicht aufbewahrt und schwer transportirt werden können, dem Einflusse der Concurrenz der Verkäufer minder ausgesetzt sind; theils in der Arbeitsthätigkeit, indem die Fabrikation mancher Waaren durch Fabrikationsgeheimnisse bedingt ist; sodann in dem Capital, indem manche Waaren zu ihrer Erzeugung so große Capitalsanlagen erfordern, daß dadurch schon die Conkurrenz beschränkt ist; endlich in einer Ungewißheit der Nachfrage;

c) rechtliche und politische Hindernisse findet die freie Concurrenz des Angebotes in den sog. Monopolen, d. h. einseitigen Vorrechten zum Betriebe gewisser Unternehmungen; auch in obrigkeitlichen Preisbestimmungen oder Preistaxen. Solche Preistaxen gehören zwar im Allgemeinen einer vergangenen Wirthschaftsperiode an, finden aber doch auch heutzutage noch in vielen Fällen eine praktische Anwendung, namentlich dort, wo keine rechte Concurrenzfreiheit ist, welche für Marktpreise sorgen könnte;

d) die freie Concurrenz des Angebotes kann auch noch, was allerdings selten geschieht, durch Verabredung unter den Concurrenten beschränkt werden.

Zusammenwirken der Preisbestimmungsgründe. Die Bestimmungsgründe des Preises wirken in der Regel mit einander. Sie sind in ihrer Wirkung um so unregelmäßiger, je weiter eine Volkswirthschaft in ihrer Cultur zurück ist. Je mehr dagegen die Cultur fortschreitet, um so gleichmäßiger und

regelmäßiger werden die Preise. Denn durch alle Culturfortschritte werden Nachfrage und Angebot einander mehr und mehr genähert; die Abhängigkeit der Menschen von einander kömmt ihnen immer mehr zum Bewußtsein; die bloßen Zufälle, die Leidenschaften und Launen dagegen haben mehr und mehr aufgehört sich in die Preisbildung mit solcher Gewalt einzumischen, wie in rohen Zuständen. Hiezu kommt, daß auch die Concurrenz immer allgemeiner wird, daß es dem Käufer immer leichter wird, dem Verkäufer die Produktionskosten nachzurechnen und daß die Zahlungsmittel immer verbessert und allgemeiner bekannt werden. Je entwickelter der Handel eines Volkes ist, um so rascher findet die Preisbildung statt, um so weniger wird gefeilscht und gemäckelt. In anständigeren Geschäften größerer Städte erwartet man den Marktpreis zu hören und hört ihn auch in der Regel; alles Feilschen ist dabei überflüssig. Nationale Ehrlichkeit und Größe der Unternehmungen befördern feste Preise. Auf hohen Culturstufen erscheinen die Preise einzelner Güter und Leistungen fast unbeweglich; um so fester, je großartiger die Unternehmung. Daher namentlich die festen Preise überall dort, wo der Staat oder größere Gesellschaften dieselben machen, z. B. bei den Preisen von Produkten, welche Staatsmonopol sind, bei den Preisen der Benützung größerer Verkehrsanstalten. Sowie dagegen die Volkswirthschaft in unsichere Zustände geräth, zeigen auch sofort die Preise ärgeres Schwanken. Es steht demnach das Gleichgewicht der Preise im engsten Zusammenhange mit dem Gleichgewichte der staatlichen und politischen Ordnung. Das Gleichgewicht der Preise ist ebensowohl die Wirkung als auch die Bedingung gesunder wirthschaftlicher Zustände.

Die natürliche Preishöhe entfernt sich in der Regel nur wenig von den Produktionskosten. Güter von gleichen Produktionskosten haben in der Regel auch gleiche Preise. Jede Abweichung von dieser Regel veranlaßt sofort Rückbewegungen, welche die Störung der Preise wieder herstellen. Der Preis bildet gewissermaßen eine flüssige Fläche, in welcher als Höhenmaaß die Produktionskosten sich befinden. Diese Fläche kann bewegt werden, kehrt aber immer wieder zu derselben Höhe zurück. Es lassen sich zwei Fälle einer solchen Bewegung denken:

1. Der Fall, daß der Marktpreis eines Gutes hoch über die Produktionskosten steigt. Dann machen die Producenten ungewöhnlichen Gewinn. Sie werden dadurch veranlaßt, ihren Betrieb zu erweitern, neue Kapitalien und Arbeitskräfte in ihre Produktion zu werfen. Auch andere Unternehmer werden veranlaßt, sich dieser vortheilhaften Produktion zuzuwenden. Dadurch wird das Angebot vermehrt und damit sinkt der Preis. Dieses Sinken kommt auf die Dauer dem Consumenten zu Gute. Alle wirthschaftlichen Fortschritte, alle technischen Verbesserungen der Produktion bringen auf diese Weise zunächst denjenigen Vortheil, welche sie einführen; später aber dem kaufenden Publikum.

2. Der Fall, daß der Marktpreis unter die Produktionskosten sinkt. Dann leidet der Producent Verlust; er muß seine Produkte aufheben oder unter dem Selbstkostenpreise verkaufen. Jedenfalls wird er nach Möglichkeit seine Produktion einschränken, keine neuen Vorräthe herschaffen, die Produktionsmittel nicht mehr erneuern. Unternehmende Produzenten arbeiten auch in solchen Fällen manchmal fort in der Ueberzeugung, daß die Produkte im Preise wieder steigen. Durch die allgemeine Verminderung der Produktion tritt aber eine Verminderung des Angebotes ein und daraus folgt in der Regel wieder eine Hebung des Preises bis über die Produktionskosten. Das geschieht

dann, wenn die übergroßen Vorräthe vermindert sind und verhältnißmäßig wieder ebenso viele Consumenten nach dem Produkte fragen, als ehedem.

Bei solchen Schwankungen des Marktpreises über oder unter die Produktionskosten pflegen in Aenderungen des Preises größere Zwischenpausen vorzukommen, in welchen die Käufer steigende und die Verkäufer sinkende Preise festhalten wollen. In solchen Zeiten dauern die alten Preise scheinbar fort, in Wirklichkeit aber finden keine Käufe statt, weil jeder Theil zurückhält.

Preismaße. Schwere, Größe, Dauer der Dinge lassen sich mit unveränderlichem Maßstabe messen. Nicht so der Preis der Güter. Wegen des unberechenbaren Vortheiles, den ein konstantes Preismaß für die ganze Volkswirthschaft hätte, ist nach einem solchen Maße gesucht worden. Dasselbe existirt indessen nicht. Ein solches Preismaß müßte nemlich ein Gut sein, das immer den gleichen Gebrauchswerth und die gleichen Produktionskosten hat, immer gleiche Nachfrage und gleiches Angebot findet. Unter allen Gütern des Welthandels entspricht keines diesen Anforderungen. Weder die Edelmetalle, welche von Zeit zu Zeit selbst bedeutenden Preisschwankungen ausgesetzt sind, noch die wichtigsten Nahrungsmittel, deren Produktionskosten und Gebrauchswerth ebenfalls nicht gleich ist, noch auch die Handarbeit des Menschen, deren Kosten und Werthe ebenfalls verschieden sind, bilden einen dauernden und unveränderlichen Preismaßstab. Zu einem vollständig richtigen Preismaße käme man nur dann, wenn man das Preisverhältniß aller Güter der verschiedenen Zeiten und Orte als Preismaßstab nehmen würde. Da dieß unmöglich ist, so muß man sich damit begnügen, die gebräuchlichsten Güter und ihre Preise untereinander zu vergleichen und aus dieser Vergleichung den Maßstab für die Preisbewegung der übrigen zu entnehmen.

Aenderungen der Preise. Außer den Schwankungen der Preise, die wir im Leben tagtäglich beobachten können, unterscheiden wir große stetige Aenderungen. Das sind Aenderungen, welche im Laufe der Geschichte sich langsam vollziehen, welche oft vieler Jahrzehnte und Jahrhunderte bedürfen, um bemerkt zu werden. Es sind Aenderungen, welche auf die Privatwirthschaft des einzelnen Menschen keinen Einfluß nehmen. Denn sie überdauern ganze Generationen und ihre Wirthschaften. Aber Bedeutung gewinnen sie, wenn man sie in Zusammenhang bringt mit der Geschichte. Solche Aenderungen nehmen den Charakter welthistorischer Erscheinungen an. Als solche geben sie Aufschluß über das Wesen der Weltwirthschaft, über die Culturzustände der ganzen Menschheit.

So bemerken wir namentlich, daß diejenigen Güter, bei deren Produktion das freie Gut, vorzüglich die Natur, vorwiegt, langsam aber stetig im Preise steigen, während jene, bei deren Produktion hauptsächlich Arbeit und Capital thätig sind, immer billiger werden.

Man muß die verschiedenen Güter unterscheiden, wenn man ihre Preisänderungen beobachten will.

1. Die Preise der thierischen und pflanzlichen Rohstoffe, in allen roheren Wirthschaftszuständen gering, können später sehr steigen, weil mit den Fortschritten der Cultur und der Vermehrung der Bevölkerung die Nachfrage nach solchen Gütern immer stark vermehrt werden, die Produktionsquellen und das Angebot dagegen nur unter günstigen Umständen ausgedehnt werden können.

Noch größer als die zeitlichen, sind die räumlichen Verschiedenheiten des Preises dieser Güter. Er wächst, je mehr man sich von den Produktionsorten entfernt, ganz natürlich um die Kosten des Transports und der Auf-

bewahrung u. s. f. — Und zwar wächst er um so rapider, je mehr mit dem sinkenden Angebot die Nachfrage steigt.

Diese Verhältnisse werden noch deutlicher, wenn man die einzelnen Arten der Rohprodukte in ihren Preisbewegungen verfolgt.

Am frühesten zeigt sich die Preiserhöhung bei jenen Theilen dieser Rohprodukte, welche haltbar und leicht transportabel sind. Bei den thierischen Rohprodukten werden zuerst Häute, Felle, Haare, Federn, Hörner und Zähne theurer. Beim Fischfang sind entsprechende Rohprodukte Caviar, Hausenblase, Fischbein, Thran, bei der Forstwirthschaft Pech, Theer, Pottasche. Und am spätesten steigt der Preis bei jenen Rohprodukten, welche am wenigsten transportabel sind. So namentlich bei der Milch und den Milchprodukten.

Die Preiserhöhung steigt indessen bei den meisten thierischen und pflanzlichen Rohprodukten nur bis zu dem Punkte, wo man anfängt, der Natur durch eine geregelte Produktion unter die Arme zu greifen. So namentlich bei den Viehzucht- und Forstwirthschafts-Produkten. Jene Rohstoffe dagegen, welche von Anbeginn nur auf dem Wege der Produktion, nicht durch bloße Occupation, erzeugt werden konnten, bleiben in ihrer Preishöhe weit gleichmäßiger. So namentlich das Getreide.

2. Die mineralischen Rohstoffe lassen in ihren Preisänderungen keine festen Regeln entdecken. Die wechselnde Ergiebigkeit der Fundorte läßt diese Preise schwanken bis ins Unberechenbare.

Von ganz besonderer Bedeutung sind die Preisänderungen der edlen Metalle. Wegen der ziemlich gleichmäßigen Produktion und der im Verhältniß zum Werthe geringen Versendungskosten sind diese Preise stetiger als andere. Da die Edelmetalle das geläufigste Preismaß sind, fragt sichs, womit wiederum dieses Maß zu messen, seine etwaigen Aenderungen zu prüfen seien. Hier bleibt nichts übrig, als zu untersuchen, ob die Edelmetalle gegen die meisten anderen Güter zugleich im Preise gefallen oder gestiegen sind. Ist dieß der Fall, dann ist es ihr Preis, der sich verändert hat, nicht jener der anderen Güter.

Große Aenderungen im Angebot bewirken diese Preisänderungen. So mußten die Edelmetallpreise durch die Entdeckung Amerikas und die Erschließung der dortigen Minen, welche einen mächtigen Gold- und Silberstrom nach Europa sandten, auf einen kleinen Theil der ehemaligen Preise sinken. Diese Annahme bleibt indessen bloße Schätzung. Die bloße Auffindung neuer reicher Fundorte muß den Preis nicht nothwendig drücken; dieß geschieht erst, wenn auch die Produktionskosten und die Absatzwege sich günstig erweisen. Man vermuthet, der Preis des Metallgeldes sei seit der Entdeckung Amerikas bis jetzt im Verhältniß von 3 oder 4 : 1 gesunken. Seit zwei Jahrhunderten scheinen die Preise der Umlaufsmittel im Ganzen stationär geblieben zu sein.

Der Preis des Goldes, mit dem Silber verglichen, wird auf die Dauer von den verschiedenen Produktionskosten bestimmt, welche in den ungünstigsten Minen erforderlich sind. Im Ganzen hat sich das Gold dem Silber gegenüber vertheuert; es verhielt sich nämlich zu demselben

zur Zeit der lex Salica	= 10 : 1
„ „ des Sachsenspiegels	= 10 : 1
unter Ludwig dem Heiligen	= 12,5 : 1
in England 1494	= 12 : 1
„ „ 1840—1870	= 15,5 : 1
„ „ 1876	= 17,7 : 1

Zu gleichen Zeiten pflegt das Gold in höher cultivirten Ländern verhältnißmäßig theurer zu sein, als in roheren. Ob aber Gold oder Silber stärkeren Preisschwankungen unterliegt ist zweifelhaft.

3. Die Industrie-Produkte werden im Ganzen mit den Fortschritten der wirthschaftlichen Zustände wohlfeiler. Doch mit gewissen Unterschieden. Auf ihre Preisänderung wirken namentlich zwei Umstände: die Vertheuerung der Rohprodukte erhöht, die technischen Fortschritte der Industrie verringern die Produktionskosten. Es kömmt also darauf an, was vorwiegt: das Rohmaterial oder die Arbeit. Solche Waaren, in deren Produktionskosten der Arbeitslohn einen großen Theil ausmacht, wo Betriebsverbesserungen, Maschinen ꝛc. in Anwendung kommen, werden wohlfeiler; andere dagegen, bei welchen der Rohstoff einen bedeutenden Theil der Produktionskosten ausmacht, werden entweder weniger schnell wohlfeil, halten sich oder steigen sogar im Preise.

So sanken in Frankreich von 1826—49 die feinsten Baumwollgewebe auf 12 %, andere auf 23—37 %, Wollentuch auf 74, Merinos auf 42 % des früheren Preises. Aus diesem Grunde kauft man auch jene Industrieprodukte, bei welchen der Rohstoff den größten Theil der Produktionskosten beansprucht, am vortheilhaftesten aus solchen Gegenden, wo der Rohstoff billig ist.

Das Geld.

Wesen des Geldes. Ein ausgebildeter Tauschverkehr wäre unmöglich ohne ein Tauschmittel, einen Werthmaßstab. Dieß ist das Geld. Schon der einfachste Umtausch von Gütern ohne solches Mittel wäre höchst schwierig, mühsam und kostspielig. Es wäre schon schwer, nur immer den Menschen aufzufinden, der das braucht, woran der Suchende Ueberfluß hat und der zugleich Ueberfluß an dem hat, was der Suchende will. Noch viel schwieriger wäre aber die gegenseitige Abgleichung der auszutauschenden Werthe, besonders deßhalb, weil viele Güter nicht getheilt, andere nicht aufbewahrt werden können. Wie soll der Nadelfabrikant, der sich ein Haus baut, einen Baumeister finden, der so viel Nadeln braucht, als ein Haus werth ist? Es mußte deßhalb schon früh im Tauschverkehr eine Waare auftreten, die überall gebraucht wird, die bis in's kleinste getheilt werden, leicht überall hin transportirt werden kann; eine Waare, an welcher alle übrigen Güter gemessen werden können, die alle übrigen Güter vertritt, die jeder gerne annimmt, weil er sie theilen kann und für die einzelnen Theile jederzeit wieder die Güter erhält, die er braucht. Eine solche Waare, die als Maßstab zur Vergleichung aller übrigen Werthe dient, die deßhalb allgemein beliebt und gültig ist und die auch vom Staate als Tauschwerkzeug und Werthmaß anerkannt ist, ist das Geld.

Wirkung des Geldes. Da nun das Geld erst einen ausgebildeten Tauschverkehr möglich macht und ohne einen solchen alle Arbeitstheilung unmöglich wäre, so ruht die ganze wirthschaftliche Welt mit allen Erfolgen der Arbeitstheilung auf dem Gelde. Das Geld vermittelt und verbindet die wirthschaftlichen Handlungen des Menschen, wie die Sprache ihrer Gedanken. Ohne Geld wäre jeder Mensch genöthigt, seinen Bedarf an Lebensmitteln selbst zu erzeugen, weil er sonst zu abhängig wäre von denjenigen, welche dieselben besitzen. Er wäre unter Umständen genöthigt, die werthvollsten Dinge gegen ein Stück Brod hinzugeben. Erst durch das Geld wird es auch eigentlich möglich gemacht, ein Capital zinsbringend auszuleihen; weil ohne Geld die

Rückgabe des Capitals und die Zinsenzahlung in Naturalien geschehen müßte. Wenn jemand aber seine Capitalien nicht fruchtbringend ausleihen kann, so hat er nicht viel Ursache Capital zu ersparen.

So befördert das Geld die Capitalbildung und die Sparsamkeit, den Güterumtausch und die Produktion; es erspart dem Menschen einen unendlichen Aufwand von Zeit, Arbeit und rechnenden Gedanken.

Vorstufen des Geldes. Die Geschichte der Wirthschaft zeigt, daß das Geld keineswegs durch Verabredung der handeltreibenden Völker, auch nicht durch staatliche Gesetze eingeführt wurde, sondern daß sich der Geldgebrauch allmählig aus dem einfachen Tauschverkehr entwickelt hat. Diejenigen Güter, welche am häufigsten Gegenstand des Tausches waren, wurden nach und nach zu Tauschmitteln; man lernte, sie zum Werthmaße der anderen Güter zu machen; sie wurden zur Vorstufe des Geldes. Solche Tauschmittel, Waaren, welche allgemein bekannt und brauchbar sind, zugleich aufbewahrt und transportirt werden können, finden sich heute noch bei Völkern, welche noch nicht genug civilisirt sind, um eigentliches Geld einzuführen. Es ist klar, warum diese Tauschwerkzeuge vielfach durch die Natur der Länder, in welchen sie umlaufen, bestimmt werden. Die gebräuchlichsten dieser heutzutage noch umlaufenden Vorstufen des Geldes sind die Salztafeln in Innerafrika, die Muscheln an den Küsten Südafrika's und Indiens, Cacaobohnen bei Indianern Centralamerika's, die Pelze in den Hudsonsbayländern und in Sibirien, Vieh bei den Kirgisen, Tscherkessen und Persischen Nomaden, Theekuchen in Hochasien und Sibirien u. s. f. Alle diese Tauschwerkzeuge verdienen noch nicht den Namen des Geldes.

Das Metallgeld. Jede entwickeltere Volkswirthschaft geht einmal vom Tauschverkehr mit anderen Tauschmitteln zum Metallgelde über, und zwar mit Vorliebe zu den Edelmetallen.

Diese eignen sich mehr als jede andere Waare zum Tauschmittel und Werthmaaß.

1. Ihre Schönheit verleiht ihnen hohen und allgemein bekannten Gebrauchs- und Tauschwerth.

2. Ihr Preis muß, da sie nicht in beliebiger Menge producirt werden können und das Ausgebot beschränkt ist, ziemlich gleichmäßig bleiben.

3. Sie sind äußerst dauerhaft, leiden nicht durch Aufbewahrung, durch den Gebrauch nur wenig, und selbst diese Abnützung kann durch Zusatz anderer Metalle gemindert werden.

4. Sie sind theilbar bis in's kleinste und es können daher Güter vom verschiedenartigsten Werthe gegen sie eingetauscht werden.

5. Ihr Gewicht und Umfang ist im Verhältniß zu ihrem Werthe gering; sie können deßhalb leichter transportirt werden, als andere Waaren.

6. Endlich läßt sich ihnen wie den Metallen überhaupt durch die Prägung eine Gestalt ertheilen, in welcher sie ihren Werth auf das genaueste zeigen, so daß den Tauschenden die Mühe des Untersuchens und Abschätzens abgenommen wird, welche bei jedem anderen Tauschmittel, selbst bei ungemünzten Barren, in höherem oder geringerem Grade beansprucht wird. Freilich ist es nothwendig, daß, wer diese Gestaltung vornimmt, allgemeines Vertrauen genießt, daß einer Fälschung vorgebeugt und dieselbe bestraft wird. Dies geschieht, indem das Geld durch das Münzwesen des Staates hergestellt wird und hiemit auch eine rechtliche Stellung erhält. —

Gebrauchs- und Tauschwerth des Geldes. Der Gebrauchswerth der

Edelmetalle ist ein doppelter, da sie einestheils zu Geräthen und Schmucksachen verwendet werden, andererseits als Geldmaterial dienen. Man hat versucht, diesen doppelten Gebrauchswerth des Geldes durch Vergleiche aller Art zu versinnlichen, was indessen werthlose Spielerei.

Der Tauschwerth des Geldes ist höher oder niedriger, je nachdem man mehr oder weniger andere Güter dafür erhält. Die Bestimmungsgründe des Preises wirken beim Gelde wie bei jeder anderen Waare. Auf Seite der Nachfrage wirkt also einestheils das Bedürfniß der Nachfragenden: der Handel und Verkehr. Länder mit wenig Gütercirkulation verlangen auch wenig Geld. Auf Seite des Angebots wird der Preis des Geldes bestimmt durch die Produktionskosten und die Frachtkosten der Edelmetalle. Hat ein Land keine Edelmetallminen und bedarf es Gold und Silber, so muß es jenen Ländern, welche dasselbe besitzen, Waaren dafür bieten. Gold und Silber müssen dann die Kosten der Produktion und die Fracht der versendeten Waaren sammt den Frachtkosten der Metalle und den Handelsgewinn ersetzen. Wenn mehrere Länder einem Gold und Silber produzirenden Lande ihre Waaren als Preis für Metalle darbieten müssen, so ist unter ihnen jenes im Vortheil, welches die besten Transportmittel besitzt und die Waaren am wohlfeilsten an den Platz der Metallproduktion bringen kann.

Der Tauschwerth des Geldes ist bei den schwankenden Produktionskosten und Produktionsmengen der edlen Metalle ein beweglicher; trotzdem sind sie noch das beste Preismaaß, weil alle anderen Werthe in viel höherem Grade schwanken.

Umlauf des Geldes. Als Tauschmittel hat das Geld die Bestimmung, nicht ruhig zu bleiben, sondern von Hand zu Hand zu gehen. Darum ist der größte Theil alles vorhandenen Geldes in steter Bewegung und pflegt sich aus der Bewegung nur zurückzuziehen, wenn die gefährdete Sicherheit des Eigenthums es gebietet.

Je öfter das Geld seinen Besitzer wechselt, je rascher es umläuft, desto mehr Tauschhandlungen kann es besorgen. Die Geschwindigkeit des Geldumlaufes wird aber bedingt durch die Schnelligkeit der Produktion und des Güterumlaufes überhaupt. Sie ist um so größer, je dichter die Bevölkerung, je rascher und intensiver die wirthschaftliche Thätigkeit derselben, je mannigfacher die Bedürfnisse und ihre Befriedigung. Nur in rohen Wirthschaftszuständen und bei mangelnder Sicherheit des Eigenthums und Credits wird Geld mehr zur Werthaufbewahrung, als zum Werthumsatz benützt.

Geldbedarf. Der einzelne Mensch, eine wirthschaftende Corporation oder ein Staat bedürfen in der Regel nur so viel Geld, als sie in der Zeit zwischen einer Einnahme und der anderen ausgeben zu müssen glauben.

Anders bei einem Volke, wo Einnahmen und Ausgaben unaufhörlich sich durcheinander drängen. Keineswegs muß die Menge des Geldes in einer Volkswirthschaft parallel laufen mit der Menge der erzeugten und umlaufenden Güter.

Der Geldbedarf eines Volkes ist ein um so größerer, je rascher die Gütererzeugung und der Güterumlauf, der durch Geld vermittelt wird; wo man wenig handelt, braucht man auch wenig Geld.

Der Geldbedarf eines Volkes hängt ferner ab von der Schnelligkeit des Geldumlaufes und von der Menge und Umlaufsgeschwindigkeit der Stellvertreter des Geldes, der Banknoten, Wechsel &c.

Diese Stellvertreter des Geldes mehren sich in einer ausgebildeten Volks-

wirthschaft so sehr, daß sie einen weit größeren Theil des Güterumlaufs vermitteln, als das baare Geld.

So waren bis (Sept.) 1877 im deutschen Reiche, abgesehen von den älteren noch umlaufenden Münzen 1977 Mill. Mark Münzen der Markwährung ausgeprägt. Dagegen betrug das umlaufende Papiergeld (und Reichskassenscheine) 168, die Banknoten in Umlauf 1247, der vermuthliche Wechselumlauf 3437 Mill. Mark.

Vermehrung und Verminderung des Geldes. Jede Vermehrung des Geldes läßt die Preise aller übrigen Güter steigen oder verhindert ein Sinken dieser Preise, welches ohne die Geldvermehrung eingetreten wäre.

Dabei zeigt sich, daß einzelne Arten von Gütern früher im Preise steigen, als andere. Der aus der Preissteigerung hervorgehende Gewinn vertheilt sich ungleich, ebenso der Verlust.

Wirthschaftliche Klassen, welche ein festes Einkommen besitzen, sind hier im Nachtheile gegenüber anderen.

Eine Verminderung der Geldmenge hat die entgegengesetzten Folgen. Die Waarenpreise fallen gegenüber dem Gelde; das fixe Einkommen gewinnt an Werth gegenüber dem des industriellen Unternehmens.

Münzvorräthe werden aus dem Auslande beigebracht und Waaren ausgeführt, bis das Gleichgewicht wieder hergestellt ist.

Uebrigens sind Verminderungen der Geldvorräthe weit seltener als eine Vermehrung.

Der europäische Geldvorrath war lange beständig im Wachsen und wenn der Preis des Geldes nicht in ganz auffallender Weise gesunken ist, seit aus anderen Welttheilen Geld nach Europa strömt, so liegt die Ursache davon darin, daß auch die Güterproduktion in einem ähnlichen Maaße sich mehrte. Zwei Größen, welche beide wachsen, pflegen sich aber ziemlich gleich zu bleiben.

Erst seit Anfang des Jahrhunderts ist die Geldvermehrung gegen die Güterproduktion zurückgeblieben.

Vor diesem Zeitpunkte wurden die Waaren immer theurer, das Geld billiger; jetzt hat dies aufgehört.

Der Credit.

Wesen des Credits. Der einfache Bauer auf seinem Saatfelde zeigt, daß zu einer wirthschaftlichen That nicht allein die arbeitende Thätigkeit des Menschen und die Arbeitsmittel gehören, sondern noch ein unfaßbares geistiges Moment. Es ist das große Vertrauen in die Gesetze der Natur und in die Ordnung der menschlichen Gesellschaft. Dieses Vertrauen verbindet den Einzelnen mit allen Uebrigen; es ist eine Funktion der ganzen arbeitenden Menschheit. Wenn es bestimmte Formen annimmt und anfängt berechenbare Werthe in Bewegung zu setzen; wenn es wirthschaftliche Verhältnisse entstehen läßt: dann erscheint es als Credit.

Der Credit ist ein Leihvertrauen. Er ist jenes Vertrauen, welches den Werth in fremder Hand an seinen Eigner bindet.

Der Credit wurzelt tief in den Anfängen aller Volkswirthschaft; er ist so alt, als der menschliche Verkehr überhaupt. Schon bei dem ersten einfachsten Austausch menschlicher Leistungen mußte sich zeigen, daß unmöglich für jede Leistung sofort und am selben Orte die Gegenleistung erfolgen kann. Nur

der Wilde, und selbst er nur in den schlimmsten Fällen, vollzieht seine Tauschgeschäfte in der Weise, daß er den Gegenstand, den er vertauschen will, nicht eher aus der einen Hand läßt, als bis er den, den er eintauschen will, in der andern Hand hält. Wie man aber über diesen rohesten Tauschverkehr hinaus will, muß der Credit wirksam werden. Das Creditgeschäft ist charakteristisch durch den zeitlichen Zwischenraum, der zwischen der Leistung und der Gegenleistung liegt und durch den Credit ausgefüllt wird. Mit jedem Fortschritte der Cultur und der Volkswirthschaft insbesondere vermehren sich jene Thätigkeiten des Menschen, bei welchen Leistung und Gegenleistung nicht zusammentreffen können, sondern nothwendig nacheinander oder an verschiedenen Orten erfolgen müssen und wo deßhalb der Credit seine Vermittlerthätigkeit entfalten muß. Und nicht allein beim wirklichen Darleihen von Geld entfaltet er diese Thätigkeit, sondern noch in viel weiterem Kreise. Wenn jeder Mensch das Geschäftsleben nur eines einzigen Tages überschaut, bemerkt er leicht, wie oft und wie weit er Credit genossen oder Credit gewährt hat. Es gewährt nicht allein der Gläubiger Credit, der seinen wohlverbrieften Schuldschein in seinem Geldspind einschließt, sondern auch der arme Arbeiter oder Dienstbote, der seinen Lohn erst am Ende der Woche oder am Schlusse des Monats empfängt, gewährt seinem reichen Arbeitgeber Credit; er leiht ihm bis zum Zahltage seine Arbeit. Wenn man in einem Ladengeschäft etwas kauft und nicht gleich mitnimmt, so creditirt man den Werth der gekauften Waare dem Verkäufer und wenn man einen Geldbrief oder eine Postanweisung versendet, creditirt man die eingezahlte Summe dem Staat. Unaufhörlich läßt man Creditverhältnisse entstehen und wieder sich lösen; unaufhörlich wird man Gläubiger oder Schuldner, ohne daß einem das recht zum Bewußtsein kommt. Jede Leistung, die wir versprechen, oder die irgend Jemand, auch ohne daß wir sie gerade ausdrücklich versprochen haben, von uns erwarten darf, macht uns zum Schuldner, und jede Leistung, die wir zu fordern berechtigt sind, macht uns zum Gläubiger.

Grundlagen des Credits. Alles Vertrauen an sich muß seine Grundlagen haben. Und wenn wir über ein Ereigniß nachdenken, dessen Erfüllung von einem anderen Menschen abhängt, so werden wir uns auch drei Fragen vorlegen und beantworten müssen: die Fragen, ob der, von dem die Erfüllung des Ereignisses abhängt, das Seinige zur Erfüllung thun *will*, ob er es thun *kann* und ob er es thun *muß*.

Und wie jedes andere Vertrauen, so hat auch das Leihvertrauen, der Credit, seine dreifache Grundlage. Diese dreifache Creditgrundlage ist der *Zahlungswille*, die *Zahlungsfähigkeit* und der *Zahlungszwang*.

1. Der *Zahlungswille* ist eine Grundlage des Credits; denn man vertraut nur dem, bei welchem man den guten Willen vermuthet, daß er seine Verpflichtungen erfüllen werde. Es ist freilich mit der Erkenntniß des guten Willens eine schwere Sache. Das wirthschaftliche und rechtliche Leben der modernen Volksgesellschaft will nichts wissen von psychologischer Spekulation, und hat auch nicht die Zeit, sich mit ihr zu beschäftigen. Es begnügt sich damit, den guten Willen aus Thatsachen zu folgern: aus einer Vergangenheit redlicher Pflichterfüllung.

2. Die zweite Grundlage des Credits ist die *Zahlungsfähigkeit*. Sie ist jedenfalls weit leichter erkennbar, als der Zahlungswille. Doch kann die Zahlungsfähigkeit des Schuldners wieder verschiedenen Umständen entwachsen. Denn das Bewußtsein der Zahlungsfähigkeit seines Schuldners erwächst dem Gläubiger entweder aus der Person seines Schuldners: aus der

Wirthschaftlichkeit, dem Fleiße, dem Verstande, der Sparsamkeit, der Arbeitskraft und Erwerbsgelegenheit des Schuldners. Diesen Credit, der aus der wirthschaftlichen Persönlichkeit des Schuldners hervorwächst, bezeichnet man dann mit dem Ausdrucke: Personalcredit. Die Thatsache der Zahlungsfähigkeit kann aber auch aus dem Besitze des Schuldners hervorgehen. Dann spricht man vom Realcredit. Sowie der Personalcredit auf einer Werthschätzung der wirthschaftlichen Person beruht, so beruht der Realcredit auf einer Werthschätzung von Vermögensbestandtheilen. Wenn man die Bedeutung des Realcredits vergleicht mit der Bedeutung des Personalcredits, so ist leicht zu erkennen, daß unter allen Gegensätzen, die sich im Gebiete des Credits finden, dieser Gegensatz von Personal- und Realcredit am tiefsten einschneidet. Denn er stellt den menschlichen Werth dem Werthe lebloser Güter gegenüber. Müßig aber ist wohl die Frage, welcher dieser beiden Hauptgruppen von Creditthätigkeit die größere Bedeutung zukommt. Beide Arten haben eine eminente formale Ausbildung gewonnen. Weil sowohl auf dem Gebiete des Personal- wie auf dem Gebiete des Realcredits die Creditgrundlagen entweder von Anfang an überschätzt oder später hinfällig werden können, hat der wirthschaftliche Geist auf beiden Seiten Mittel gesucht und gefunden, um die Creditgrundlage zu stärken und zu erweitern.

Auf dem Gebiete des Personalcredits liegt diese Befestigung in den Einrichtungen der solidarischen Haftbarkeit mehrerer Schuldner, in dem Institut der Bürgschaft und in der wunderbar fein durchgebildeten Einrichtung des Wechselcredits. Diese Einrichtungen, so verschieden sie auch in ihrer rechtlichen Gestalt sind, haben einen gemeinsamen Zug: nämlich den, daß sie dem Gläubiger statt eines Schuldners mehrere gegenüberstellen und so den Credit durch die Masse der Verpflichtungen verstärken.

Auf dem Gebiete des Realcredits hat die Creditbefestigung ganz andere Formen angenommen. Man bemerkte schon früh, daß Güter den Besitz verändern oder untergehen können und daß sie also dem Gläubiger nur dann eine Sicherung seiner Forderung gewähren, wenn sie durch eine höhere Macht in den Dienst dieser Forderung gebracht sind. Eine solche zwingende Macht ist die Verpfändung, die ihre großartigste Entwickelung bekanntlich in dem Lombardgeschäfte unserer Banken und in dem Hypothekenrechte findet.

Bei allem Pfandcredit ist die wichtigste materielle Frage die Schätzung des Pfandobjects und die Höhe der Beleihung. Denn jede Pfandsache kann ja, während sie dem Gläubiger als Sicherung dient, in ihrem Werthe schwanken und es handelt sich daher darum, zu beurtheilen, um wie viel der Werth des Pfandes sich während der Dauer des Creditverhältnisses verringern kann.

Wenn man den Zeitpunkt in's Auge faßt, in welchem die Zahlungsfähigkeit des Schuldners entsteht, so ergibt sich da noch ein kleiner Unterschied. Die Zahlungsfähigkeit des Schuldners ist nämlich entweder zur Zeit der Entstehung des Schuldverhältnisses schon vorhanden oder erst im Werden und im letzteren Falle muß natürlich eine Creditgewährung um so mehr den Charakter des Spiels haben, je ungewisser das wirkliche Eintreten der Zahlungsfähigkeit ist.

3. Die dritte Grundlage des Credits ist der Zahlungszwang; denn da man dem Schuldner nicht in's Herz schauen kann, ob der redliche Zahlungswille vorhanden sei, so muß dieser möglicherweise doch fehlende Wille durch äußeren Zwang ersetzt werden. Es müssen Schuldgesetze und Schuldgerichte bestehen, und sie müssen das Vertrauen des Gläubigers ebenfalls besitzen.

Dieses Moment ist für den Credit von höchster Bedeutung. Die Güte der Gesetzgebung spricht sich, so weit sie den Credit betrifft, hauptsächlich im Obligationenrecht und im Pfandrecht aus; aber auch das Gerichtsverfahren, die Concursordnung, das Executionsverfahren sind von höchster Wichtigkeit. Die Rechtsgeschichte zeigt uns manchen großen und auffallenden Wechsel in der Entwickelung der Schuldgesetzgebung.

So findet sich große Härte der Schuldgesetzgebung bei den alten Germanen (Schuldknechtschaft); ein barbarisches Gesetz im alten Norwegen, wo der Gläubiger dem Schuldner das Fleisch vom Leibe hauen durfte.

Andere Schuldgesetze waren zu mild. So namentlich die ganze Gesetzgebung des christl. Mittelalters. Allzumilde Schuldgesetzgebung enthält eine Begünstigung des Schuldners auf Kosten des Gläubigers, die nur die Wirkung hat, den Credit im ganzen Volke zu schwächen. Jede derartige Begünstigung des Schuldners wird nur den Zweck haben, daß die Gläubiger, um sich für ihre Benachtheiligung schadlos zu halten, höhere Zinsen verlangen. Dadurch wird namentlich der Produktivcredit geschädigt, der fleißige und redliche Schuldner auf eine Stufe mit dem liederlichen herabgedrückt, der solide und billige Gläubiger dagegen wird genöthigt, entweder Wuchergeschäfte zu machen oder seine Capitalien unverzinslich aufzubewahren. Solche Gesetzgebung vertreibt das Capital vom Markte.

Und der Credit verlangt nicht allein Sicherung der privatrechtlichen Beziehungen, sondern auch genügende Sicherheit der öffentlichen Rechtszustände. Er will Garantien haben, daß die öffentliche und gesetzliche Ordnung bestehen bleibe; er ist der höchste conservative Faktor im Staatsleben.

Entgeldlicher und unentgeldlicher Credit. Einer der zunächst in die Augen springenden Gegensätze auf dem Gebiete des Credits ist der Gegensatz zwischen entgeldlichem und unentgeldlichem Credit. Dieser Gegensatz hat eine ganze Geschichte und eine ausgedehnte Rechtsbildung hinter sich. Der uralte wirthschaftliche Gebrauch des Zinsnehmens von geliehenem Capital war unter der Herrschaft des römischen Rechts gesetzlich geregelt, später dagegen, im christlich-germanischen Mittelalter als Wucher unter das Verdammungsurtheil des canonischen Rechts und der öffentlichen Meinung gestellt.

Heutzutage gilt nur noch der entgeldliche Credit, also jener Credit, für welchen Zins bezahlt wird, als wirthschaftlicher Credit. Aller unentgeldliche Credit tritt aus dem Rahmen der volkswirthschaftlichen Betrachtung vollständig heraus; was dabei an Zins erlassen wird, ist reines Geschenk und also keine Sache des Geschäfts. Der völlig unentgeldliche Credit ist aber auch weit seltener, als man gewöhnlich meint. Man glaube ja nicht, daß man unentgeldlichen Credit genieße, wenn Schneider und Schuhmacher die Rechnung für gelieferte Waaren erst nach Jahr und Tag schicken, oder wenn der Hausherr seine Miethe, die doch eigentlich Tag für Tag heranwächst, erst nach Ablauf eines halben Jahres verlangt. Man bezahlt dafür mehr Zins, als man glaubt; der Zins ist nur versteckt. Und man bezahlt nicht allein Zins, sondern man zahlt auch noch eine Sicherheitsprämie mit für andere, möglicherweise zahlungsunfähige Schuldner des gleichen Gläubigers.

Consumtiv- und Produktivcredit. Dieser Gegensatz liegt in der verschiedenen Verwendung der creditirten Werthe.

Consumtivcredit ist jener Credit, wobei die geliehenen Werthe nicht schöpferisch arbeiten, sondern vom Schuldner verzehrt werden: Die Darlehen an Arme, an Verschwender, der Verkauf von Waaren auf Borg an Consumenten,

aber auch manche Arten von Staatsanleihen. Der Consumtivcredit ist im Ganzen unwirthschaftlich; er läßt auf einen Nothstand oder doch auf eine leichtfertige Wirthschaftsgebahrung schließen. Man findet ihn freilich auch in blühenden Wirthschaftszuständen; aber da immer nur in bescheidenem Maße und auf kurze Fristen. Es bedarf kaum eines Hinweises, worin die Gefahr des Consumtivcredits liegt. Der Consumtivcredit verzehrt Werthe, ohne neue zu schaffen; der Schuldner im Consumtivcredit ist wie ein Licht, welches sich selbst verzehrt und welches zugleich, je kürzer es wird, um so mehr Brennstoff an ein anderes Licht, das sich von ihm ernährt, an den Gläubiger, abgeben muß. Jedem Bankerott geht fast regelmäßig noch eine große Anspannung des Consumtivcredits voraus. Im alltäglichen Leben erscheint der Consumtivcredit theils in der Form sogenannter Haushaltschulden, theils in der Form wucherischer Darlehen. Gegen die Haushaltschulden besitzt die Gesetzgebung ein wirksames Mittel in der Einführung möglichst kurzer Verjährungsfristen für diese Art von Schulden. Denn durch kurze Verjährungsfristen werden die Gläubiger genöthigt, nicht zu tief in das Borgsystem leichtsinniger Consumenten einzugehen. Gegen jenen gewerbsmäßigen Wucher dagegen, welcher aus der Gewährung von Consumtivcredit unter harten und erdrückenden Bedingungen ein gewinnbringendes Geschäft macht, hat die Gesetzgebung niemals einen Damm zu bauen gewußt; er ist und bleibt der tiefste und schwärzeste Schatten im Bilde des Credits. Denn er macht kein Geschäft mehr aus dem Vertrauen, sondern aus einem Mißtrauen — und natürlich ist das Geschäft darnach.

Ganz anders der Productivcredit. Der Productivcredit spendet jene Darlehen, die dem wirthschaftlich thätigen Menschen gewährt werden im Vertrauen auf seine werthschaffende Wirksamkeit. Der Productivcredit ist nichts anderes, als eine theilweise Vorausbezahlung entstehender Werthe. Jedes Gut, jede Leistung, jeder Werth, der auf dem Weltmarkte erscheint, wirft seinen Schatten vor sich her, und dieser Schatten ist der Credit des Producenten. So gewaltig ist die Macht des Werthes, daß er, selbst wenn er noch nicht vorhanden ist, wenn er noch um seine Entstehung ringt, doch schon die wirthschaftliche Welt veranlaßt, ihn bei seiner Entstehung zu unterstützen. Daß die bereits vorhandenen Capitalien ein so starkes Bestreben haben auf dem Wege des Credits dem Producenten neuer Capitalien zuzufließen, um neue Werthe, neue Capitalien in ihrer Entstehung zu befördern: das weist auf eine innere Verwandtschaft und gegenseitige Unterstützung aller wirthschaftlichen Functionen hin.

Langer und kurzer Credit. Im Bereiche des Produktivcredits selbst besteht noch ein folgereicher Unterschied von langem und kurzem Credit.

Der kurze Credit ist jener bewegliche Credit, wobei der Schuldner durch rasche Produktion und raschen Umsatz seiner Leistungen auch im Stande ist, rasch wieder zu bezahlen. Die langen Credite dagegen sind dadurch charakteristisch, daß der Schuldner nur langsam und allmählig aus seiner wirthschaftlichen Thätigkeit wieder die geliehenen Capitalien herausschlägt. In den Bereich der kurzen Credite gehören in der Regel diejenigen der kaufmännischen und meistens auch der industriellen Unternehmungen; lange Credite dagegen sind in der Regel die, welche die Landwirthschaft, der Häuserbau, die Eisenbahnunternehmungen, der Staat genießen.

Dieser Unterschied von langen und kurzen Crediten ist in der Art der Produktion begründet und es versteht sich fast von selbst, daß den Fristen der Produktion die Fristen des Credits entsprechen müssen. Wer ein Haus baut,

das auf fremden Säulen steht, die er wieder zurückgeben muß, wird natürlich dafür sorgen müssen, daß seine eigene Untermauerung fertig ist an dem Platze und zu der Zeit, wo er die geliehene Stütze herausgeben muß.

Landwirthschaftlicher, industrieller und kaufmännischer Credit. Den Hauptgruppen der Erwerbsthätigkeit entsprechend hat sich ihr Credit ausgebildet.

1. Der landwirthschaftliche Credit ist der schwerfälligste, auf Verpfändung liegender Güter, Unkündbarkeit der Darlehen und Heimzahlung mittelst Annuitäten angewiesen. (Ausführl. vergl. bei dem Kapitel der Bankgeschäfte).

2. Der industrielle Credit ist theils Immobiliar-, theils Mobiliarcredit, je nachdem die Leihcapitalien in's Anlage- oder Betriebscapital gewendet werden. (Ausführl. im Abschnitt über Industriebetrieb.)

3. Der kaufmännische Credit ist die flüssigste Art des Credits. (Ausführlicher im Abschnitt über den Handel.)

Wirkungen des Credits. Diese machen sich, soweit sie ihre guten Seiten haben, nach drei Richtungen hin geltend.

1. Zunächst unterstützt der Credit die Produktion, indem er die Capitalien dahin schiebt und führt, wo sie am wirksamsten werden können, indem er sie denjenigen Menschen zuführt, welche Wirthschaftlichkeit und Unternehmungskraft haben, um das Capital fruchtbringend anzuwenden, um es zu vervielfältigen.

Er schafft Angebot und Nachfrage von Capitalien. Müssige, unproduktive Capitalien leitet er dorthin, wo sie nutzbringend werden können. Das geschieht durch einfache Darlehen, Hypotheken, Wechseldiscontiren, Lombardgeschäfte &c. Das Actienprincip sammelt die kleinen Capitalien zu großen und ist daher wirthschaftliche Versuchsform.

Auch der Staatscredit bringt viele kleine und sonst unthätige Capitalien in eine große Hand, wo sie zu großen nationalen Unternehmungen gebraucht werden können.

2. Unterstützt er die Sparsamkeit und wirkt also mittelbar auf Neubildung von Capitalien. Der fleißigste und sparsamste Mensch wird doch weit lieber sparen, wenn er weiß, daß er das Ersparte zinstragend anlegen kann. Hieher gehören sowohl die verschiedenen sicheren Formen der Capitalsanlage in Sparkassen, Depositenbanken, Hypotheken und Staatsschulden, als auch riskirtere Formen der Ersparniß.

Nur der Credit macht jenen Kampf des Wohlstands gegen den zerstörenden Zufall möglich, der im Versicherungswesen liegt.

3. Steigerung des Umlaufs durch Schaffung von Surrogaten des Geldes. Mit der bloßen Idee des Vertrauens ist auch schon die Idee des Mißtrauens gegeben. Denn die Idee und die Thatsache des Vertrauens muß nothwendig ihre Grenze haben und wo diese Grenze ist, da fängt das Mißtrauen an. Wie hart das Vertrauen und das Mißtrauen, diese beiden entgegengesetzten Functionen, sich berühren, wie genau die sich berührenden Seiten beider sich entsprechen: das zeigt sich vorzüglich in allen Urkunden über Creditgeschäfte. Das ganz reine Vertrauen ist im Wirthschaftsleben sehr selten. Es findet sich höchstens zwischen den nächsten Verwandten, zwischen sehr guten Freunden und zwischen langbewährten Geschäftsgenossen; außerdem nur in höchst seltenen Fällen. Wegen dieser Seltenheit des reinen und rückhaltlosen Vertrauens würde dasselbe niemals bedeutende Wirthschaftsfunctionen verrichten können. Ebenso wenig ist aber das Mißtrauen geeignet, die wirthschaftlichen Kräfte sich entfalten zu lassen.

Deßhalb haben die Gewohnheit und das Recht ein gemeinsames Gebiet geschaffen, wo Vertrauen und Mißtrauen Hand in Hand arbeiten. Das Vertrauen findet seinen Ausdruck in der Thatsache des abgeschlossenen Creditgeschäfts; das Mißtrauen dagegen in der handgreiflichen Thatsache eines schriftlichen Documents.

Mit der Ausbildung des Credits werden auch die verschiedenen Schuldscheinformen immer wichtiger. Sie repräsentiren Werthe und dienen deßhalb mehr und mehr als Surrogate des baaren Geldes. So mannigfach die Arten des Credits, eben so mannigfach sind die Arten der einzelnen Creditgeschäfte; und jedes Creditgeschäft, viele wieder verschieden nach dem wirthschaftlichen Charakter des Gläubigers und des Schuldners, nach den Bedingungen der Verzinsung und Heimzahlung der Schuld, schafft sich seine eigenthümlichen Formen der Schulddocumente.

(Wie diese Schulddocumente als Vermittler des Güterumlaufs dienen und wie überhaupt die Nachfrage und das Angebot von Capitalien durch das Bankwesen ihre moderne und höchst ausgebildete Organisation finden, darüber in dem Kapitel über Werthpapiere und Bankwesen ausführlicher).

Schattenseiten des Credits. Den großen volkswirthschaftlichen Vortheilen des Credits gegenüber sind seine Nachtheile nicht ohne Bedeutung. Sie bestehen darin, daß der Credit ein Hebel nicht nur für den redlichen, sondern auch für den unredlichen Erwerb ist; daß er das Gebiet der wirthschaftlichen Täuschungen und Irrthümer ungemein erweitert, daß er am meisten dazu beiträgt, den besitzlosen Massen eine reiche Capitalistenklasse gegenüberzustellen und dadurch den Klassenhaß zu befördern. Es kann aber der Credit gerade so gut wie jede andere wirthschaftliche Macht im Interesse der Wohlfahrt angewendet, aber auch mißbraucht werden.

Das Transportwesen.

Aufgabe desselben. Die allgemeine Aufgabe des Transportwesens ist Ueberwindung der Entfernungen. Es handelt sich dabei weniger um die mathematischen, als um die wirthschaftlichen Entfernungen.

Die Entfernungen, welche vom Transportverkehr zu bewältigen sind, haben die entschiedene Tendenz, mit den Forschritten der Civilisation immer größere zu werden. Da man wegen der stets wachsenden Schnelligkeit des Verkehrs den Wechsel der Transportmittel möglichst zu vermindern sucht, richtet man dieselben für immer längere Curse. Letztere sind zugleich ökonomischer wegen der gleichmäßigen Ausnützung der Transportmittel und wegen der leichteren Verminderung todter Lasten.

Die Verschiedenheit der Entfernungen ist von großem Einfluß auf die Gestaltung des ganzen Verkehrs. Je größer die Entfernungen, um so großartiger müssen auch begreiflicherweise — bei sonst gleichen Transportaufgaben — die Unternehmungen sein.

Die größeren Entfernungen bedingen zunächst einen größeren Zeitaufwand. Dem entsprechend ist auch der Spielraum des Zufalls und der Gefahren des Verkehrs ein größerer und damit gewinnt das Princip der Versicherung Bedeutung.

Die größeren Entfernungen bedingen aber auch eine viel mannigfaltigere Berührung mit anderen Transportmitteln.

Während die allgemeine Aufgabe des Transportverkehrs in der Fortbe-

wegung von Ort zu Ort liegt, treten noch eine Reihe von besonderen Anforderungen und Aufgaben an ihn heran, welche sich theilweise vereinigen lassen, theilweise aber so entgegengesetzter Natur sind, daß eine Vereinigung nicht möglich, sondern eine Bildung verschiedenartiger Transportwerkzeuge nöthig wird.

Diese einzelnen Aufgaben und Erfordernisse sind: Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit, Wohlfeilheit.

Schnelligkeit des Transportverkehrs. Sie ist abgestuft nach der verschiedenen Schnelligkeit, mit welcher jene Ereignisse sich vollziehen, die über die Entfernungen hinweg erfahren, angeregt, geleitet oder verhindert werden sollen. Der Verkehr will immer schneller werden. Diese Schnelligkeit wird befördert:

1. Durch jeden Fortschritt der Produktion; denn durch jeden solchen Fortschritt wird die Gütermasse vermehrt, welche ihren Bedürfnissen zustrebt, die Aufgabe des Verkehrs gesteigert.

2. Durch jede Vervollkommnung der Technik des Transportwesens.

3. Durch jede Vervollkommnung der Tauschwerkzeuge und des Credits.

4. Durch jede Ausbildung der Arbeitstheilung im Dienste des Verkehrs. Je mehr es gelingt, den verschiedenen Bedürfnissen des Verkehrs auch verschiedene, ihnen entsprechende Transportarten und Transportkräfte zur Verfügung zu stellen, um so schneller wird der Pulsschlag des Ganzen.

5. Durch die Zunahme der Volksdichtigkeit. Je zahlreicher die Bevölkerung, je dichter die Menschen neben einander wohnen, in desto kürzerer Zeit kann Eines mit dem anderen verkehren. In einer großen Stadt erfahren 100000 Menschen schneller von irgend einem Ereigniß, als auf dem Lande 1000.

6. Durch die zunehmende politische und rechtliche Sicherheit. In politisch ruhigen und civilisirten Ländern braucht man bei weitem nicht jene zeit- und geldraubenden Maßregeln beim Verkehr zu ergreifen, wie in rohen und uncivilisirten Ländern.

Regelmäßigkeit des Transportverkehrs. Sie wird aus mannigfachen Gründen gefordert.

Zunächst fordert sie schon jener wirthschaftliche Grundsatz, nach welchem alle Unternehmungen, in die überhaupt einmal Capitalien und Arbeitsthätigkeit verwendet worden sind, möglichst ununterbrochen arbeiten sollen, um die in sie gewendeten Opfer auch rasch wieder zu vergüten. Diese nothwendige Regelmäßigkeit bezieht sich auf die Produktion wie auf die zu deren Ausgleichung dienenden Transportunternehmungen. Sodann ist gewiß, daß ein regelmäßig arbeitendes, also entweder zu bestimmten Fristen ankommendes und abgehendes oder gar ein jederzeit benützbares Transportwerkzeug durch diese Eigenschaften das Vertrauen und das Verkehrsbedürfniß des Publikums im höchsten Grade anregt. Man verläßt sich darauf, das Transportwerkzeug zu dieser oder jener Zeit benützen zu können und richtet sein Wirthschafts- und Gesellschaftsleben darnach ein. Die Regelmäßigkeit trägt bei zur Schnelligkeit, zur Bequemlichkeit und zur Sicherheit. Gestört wird sie durch mancherlei Hindernisse, welche entweder in der Technik des Verkehrs liegen (Eisenbahnunfälle, Seestürme, Wassermangel in Flüssen, Schneewehen auf Straßen 2c.) oder politischer Art sind (Kriege, Militärtransporte, Revolutionen), oder aber im verkehrenden Publikum liegen, das in Zeiten lebhafter Produktion und lebhaften Absatzes Transportunternehmungen entstehen läßt, welche später keine hinreichende regelmäßige Thätigkeit finden.

Das nächste Erforderniß in dieser Richtung geht dahin, daß die Verkehrsmittel ihre Thätigkeit einander anpassen: daß Anschluß hergestellt werde. Pünktlicher Anschluß ist ein Haupterforderniß der Bequemlichkeit alles Transportes und tritt begreiflicherweise beim Personenverkehr in einem weit höheren Grade hervor, als beim Güterverkehr. Er hängt auch auf das Innigste mit dem Erforderniß der Schnelligkeit zusammen. Je intensiver die Lebensart der menschlichen Gesellschaft wird, um so mißbehaglicher ist Jedem der durch Warten verursachte Zeitverlust.

Es ist leicht erklärlich, wie sich bei allen Anschlüssen verschiedener Verkehrsmittel die Sitte ausbilden konnte, daß das langsamere Verkehrsmittel dem rascheren, die Seitenlinie der Hauptlinie dienstbar sein und warten, resp. früher eintreffen muß, um warten zu können. Das Gegentheil findet nur ausnahmsweise statt. So hat sich eine gewisse Rangordnung unter den Verkehrsmitteln ausgebildet. Die Post- und Personenzüge warten auf die Eilzüge, die Dampfboote auf die Ankunft der Eisenbahnzüge überhaupt, Omnibusse und Postwagen auf die Dampfboote und die Bahnzüge. In allererster Reihe aber stehen die großen transoceanischen Dampferlinien.

Sicherheit des Transports. Die Ansprüche an Sicherheit sind verschieden nach der allgemeinen und individuellen Werthschätzung. Die Sicherheit des Verkehrs steht in natürlichem Zusammenhange mit den Entfernungen, welche derselbe zu bewältigen hat, mit der Naturbeschaffenheit der Verkehrswege, mit der technischen Vollendung der Verkehrswerkzeuge und mit dem Culturzustande derjenigen Völker, über deren Gebiet sich der Verkehr bewegt. Da aber selbst, wenn diese Bedingungen günstig gestaltet sind, niemals absolute Sicherheit zu erzielen ist, hat das Bedürfniß des Publikums die verschiedenen Arten von Transportversicherung geschaffen, welche den die Sicherheit des Verkehrs störenden Zufall bekämpfen.

Die Entfernungen wirken auf die Sicherheit um so nachtheiliger ein, je größer sie sind, weil mit den Entfernungen auch der Spielraum aller nachtheiligen Zufälle wächst. Im Zusammenhange damit steht auch der Umstand, daß gerade bei großen Entfernungen das Bedürfniß gesteigerter Schnelligkeit hervortritt und mit ihm die Unzulänglichkeit der technischen Hilfsmittel und der sie bedienenden menschlichen Arbeitskraft.

Gegenstände des Transportverkehrs. Diese sind Personen, Güter und Gedanken. Diese verschiedenen Objecte fordern auch verschiedene Bedingungen des Transportes und gestalten demnach die Verkehrsmittel anders, je nachdem es Güter, Personen oder Gedanken sind, welche ein Transportmittel vorzugsweise beanspruchen. Die Unterschiede liegen hauptsächlich in Folgendem:

1. Güter, Personen und Nachrichten begehren verschiedene Schnelligkeit. Für Personen wird ein schnellerer Transport verlangt, als für Güter; Nachrichten wollen schneller transportirt werden, als Personen. Dieses Verhältniß liegt in der Natur der Sache und fand auch immer in den Verkehrsmitteln seinen Ausdruck.

2. Ein wesentlicher Unterschied zwischen den drei Arten von Gegenständen des Verkehrs liegt in deren Gewicht. Die Nachrichten sind an sich gewichtslos, abgesehen vom Gewicht der Emballage. Güter und Personen haben zwar beide Gewicht, aber während bei den Gütern das absolute wie das specifische Gewicht eine unendliche Verschiedenheit zeigt, ist bei den Personen das specifische Gewicht gleich und auch die absolute Schwere tritt nicht in jedem

einzelnen Falle als etwas Besonderes, erst zu Messendes hervor, sondern als eine Durchschnittsgröße, deren Verschiedenheit nur ausnahmsweise wirthschaftliche Berücksichtigung findet.

3. Ein weiterer großer Unterschied liegt im Werthe. Die Nachrichten sind größtentheils ohne bestimmbaren ökonomischen Werth; Güter haben denselben in den verschiedensten Abstufungen, wogegen beim Menschen der ökonomische Werth des Lebens, so groß er auch sein mag, weit zurücktritt gegenüber dem unschätzbaren persönlichen Werthgehalt. Daher ergibt sich ein großer Unterschied hinsichtlich der Sicherheit, welche die verschiedenen Transportobjecte verlangen.

4. Wenn auch die eigentliche Transportthätigkeit, die Ueberwindung der großen Strecken beim Personenverkehr eine Wirkung des Transportmittels ist, so unterscheidet sich doch der Personenverkehr vom Güter- und Nachrichtenverkehr vortheilhaft dadurch, daß immer ein sehr großer Theil der Transportthätigkeit von den Personen selbst vollbracht wird, namentlich jener, hinsichtlich dessen keine maschinenmäßige Gestaltung, kein Großbetrieb möglich ist. Güter müssen immer aufgepackt, sortirt, umgepackt, abgeladen werden ꝛc.; von Anfang bis zu Ende fordern sie fortwährend actives Eingreifen der Transportkräfte. Aehnliches ist bei den Nachrichten der Fall. Güter und Nachrichten wissen nicht, wohin sie wollen; aber der Mensch weiß es, und das erleichtert ungemein die Aufgabe des Personentransports. Wo irgend ein Wechsel der Transportmittel eintreten muß, ist der Personentransport im Vortheile gegenüber dem Nachrichten- und Gütertransport. Für letzteren namentlich ist der Wechsel der Transportmittel ein viel größeres ökonomisches Hinderniß, als für den Personenverkehr.

Eigenschaften der Transportgüter. Die im Transportverkehr befindlichen Güter haben Eigenschaften, welche für die Transportfähigkeit und die Art des Transportes wichtig sind. Diese Eigenschaften sind: Werth, Gewicht, Dauerhaftigkeit, Form der Bestandtheile, Festigkeit, und andere physische Eigenschaften.

a) Der Werth ist insofern von Bedeutung für das Transportwesen, als jene Güter, deren Werth im weitesten Kreise gekannt und geschätzt ist, auch in der Regel die weitesten Transportfahrten durchmachen. Je höher der Werth eines Gutes ist, um so höhere Transportfähigkeit besitzt dasselbe. Jede große Verbesserung der Transportwerkzeuge kömmt aber zu allermeist denjenigen Gütern zu Gute, welche vorher am wenigsten transportfähig waren. So kömmt es, daß z. B. Edelsteine, Edelmetalle, Prachtstoffe, kostbare Gewürze und dergl. auch bei sehr unvollkommenen Transportmitteln doch schon weite Reisen machen, während die wohlfeilsten Güter, wie z. B. Steinkohlen, Baumaterialien ꝛc. erst bei vollkommeneren Transportmitteln in weiteren Kreisen transportfähig werden.

b) Die Form der Güter ist nicht gleichgültig für den Transport. Dieselbe ist um so vortheilhafter, je mehr sie es ermöglicht, die Fahrzeuge ihrer Tragfähigkeit entsprechend möglichst vollständig zu beladen, je mehr sie zugleich das Geschäft des Auf- und Abladens erleichtert und je weniger sie die Transportmittel in ihrer Bewegung hindert oder gefährdet.

Bei jenen Gütern, welche zur Versendung emballirt zu werden pflegen, ist sowohl wegen ihrer Stabilität als auch wegen der Leichtigkeit des Aufstapelns die Form des Rechtecks längst allgemein; die Form der Gebinde ist auch dem Fuhrwerke minder passend, als für die Bewegung durch Menschenhand über kurze Strecken.

c. Um das Gewicht der Güter in seiner Bedeutung zu würdigen, muß man das absolute Gewicht derjenigen Güter, die keine Zerstückelung ertragen, unterscheiden von dem relativen Gewicht, d. h. von dem Gewichte im Verhältniß zum Werthe.

Das absolute Gewicht der Güter macht, wenn es eine gewisse Größe erreicht, die Güter überhaupt unfähig zu gewissen Arten des Transports oder erhöht wenigstens die Schwierigkeit derselben sehr bedeutend. Wo der Transport stellenweise durch Lastthiere oder selbst auf dem Rücken von Menschen stattfindet, wie es z. B. bei den höchsten Gebirgspässen der Fall ist, wird dadurch das transportable Gewicht auf ein geringes Minimum beschränkt. Aber auch auf Landstraßen und ihren Brücken können nur Lasten bis zu einem gewissen Gewichte transportirt werden, namentlich auf den schlechten Straßen commerciell zurückgebliebener Länder und Gegenden. Eben so sind die gewaltigsten, nicht mehr theilbaren Lasten wegen ihres Gewichtes manchmal auch von manchen Transportarten ausgeschlossen.

Wichtiger ist das Gewicht der Güter, verglichen mit ihrem Werthe. Güter, welche im Verhältniß zu ihrem Werthe geringes Gewicht und geringen Umfang haben, circuliren leichter, als solche, die ein großes Gewicht und großen Umfang bei geringem Werthe haben. Mit jeder Verbesserung der Transportmittel und Wege werden zwar alle Güter transportfähiger, vorzüglich aber die schwersten. Die Einführung der Eisenbahnen hat auf die Circulationsfähigkeit der Steinkohlen einen ungleich größeren Einfluß genommen, als auf jenen der Edelmetalle, welche schon vorher ihren Weg um die Welt machten.

Man muß aber auch hier unterscheiden. Die schwerwichtigen wohlfeilen Güter gewinnen durch die Verbesserungen der Verkehrsmittel nur relativ, nicht absolut mehr, als die kostbaren, aber leichtern Güter. Eine Masse von Steinkohlen, welche 1 Pfd. Sterling repräsentirt, hat durch die Eisenbahnen mehr Circulationsfähigkeit gewonnen, als ein Goldstück im gleichen Werthe; denn Kohlen wie Gold werden heutzutage auf den Eisenbahnen transportirt, während früher kein Mensch die Kohlen durch die Post transportiren ließ, wie es mit dem Golde geschah. Aber jedes einzelne Kilogramm Gold gewinnt doch durch die Eisenbahnen weit mehr an Circulationsfähigkeit, als das Kilogramm Kohle. Es ist demnach die Erhöhung der Circulationsfähigkeit wohl zu unterscheiden, je nachdem man die Güter nach dem Gewichte mißt oder nach dem Werthe.

Der Werth der Güter nimmt aber noch in anderer Weise Einfluß auf die Circulationsfähigkeit der Güter. Güter von besonders hohem Werthe können begreiflicherweise nur mit großen Vorsichtsmaßregeln versendet werden. Das erschwert ihre Circulationsfähigkeit auf der anderen Seite.

d) Die Dauerhaftigkeit von Gütern trägt sehr bedeutend zu deren Circulationsfähigkeit bei. Darum übertrifft an Circulationsfähigkeit z. B. der Wein die Traube, der Käse die Milch, der Fleischextract das Fleisch. Mit der Ausdehnung des Verkehrs wuchs auch die Länge der einzelnen Reisen und damit das Bestreben der Industrie, eine Reihe von Produkten widerstandsfähiger gegen die zerstörenden Einflüsse der Zeit zu machen und sie so eigens für den Verkehr vorzubereiten (conservirte Früchte und Gemüse, Fische u. s. f.). Auch die Herstellung von Emballagen verschiedener Art und den dazu gehörigen Stoffen hat nachgerade manchen Industriezweig in's Leben gerufen.

e) Die Festigkeit ist mit der Dauerhaftigkeit nicht zu verwechseln; sie ist jene Eigenschaft, welche den Gütern Widerstandsfähigkeit gegen Verletzungen

durch momentane Angriffe, Stöße 2c. verleiht. Da man selbst die zerbrechlichsten Güter so emballiren kann, daß sie nicht Schaden leiden, sind es lediglich die höheren Kosten dieser sorgfältigen Emballirung, welche die Circulationsfähigkeit der Güter von geringerer Festigkeit vermindern.

f) Außer diesen wichtigsten Einflüssen auf die Circulationsfähigkeit der Güter sind aber noch andere zu beobachten. Manche Güter gefährden beim Transporte die Transportmittel, die übrigen Waaren und das Transportpersonal (explosible Stoffe, Zündwaaren, manche Chemikalien 2c.) und erschweren deßhalb den Transport.

Bei manchen anderen sind specielle Eigenthümlichkeiten zu berücksichtigen, so z. B. beim Transport von Thieren, welche einerseits häufig den Transport erleichtern durch ihre eigene bewegende Kraft, andrerseits aber auch Beaufsichtigung, Schonung, Futter, Tränke 2c. verlangen.

So liegen in den Eigenschaften der Transportgüter mannigfaltige Ursachen der verschiedenartigen Gestaltung des Transportwesens. Dazu kommen aber noch andere beachtenswerthe Umstände: die Massenhaftigkeit und die Regelmäßigkeit des Bedarfs. Je massenhafter der Bedarf an Gütern einer gewissen Art, je regelmäßiger derselbe ist, um so besser eignen sie sich für den Verkehr, weil sie dann eine um so gründlichere und um so vollständigere Ausnützung der Transportmittel ermöglichen.

Die Güterpreise und das Transportwesen. Die Preisbildung der Güter im Wirthschaftsleben hängt auf das Innigste zusammen mit dem Transportwesen; sie beeinflußt dasselbe und wird wiederum von ihm beeinflußt.

Behaupten die Preise eines Gutes an verschiedenen Plätzen verschiedene Höhen, so suchen begreiflicher Weise jene Plätze, wo die Güter theurer sind, dieselben von jenen Plätzen zu beziehen, wo sie billiger sind. So schafft die Preisdifferenz eine bestimmte Richtung des Transportbedürfnisses. Da aber kein Platz fortwährend Alles, was er von anderen Plätzen bezieht, in Geld bezahlen kann, wird er suchen müssen, seine Zufuhren durch Produkte seiner Arbeit zu bezahlen, und zwar durch solche, welche er besonders wohlfeil oder qualitativ vorzüglich produzirt. Er wird sie nach jenen Plätzen senden, wo der Absatz am flottesten ist; so schafft die Differenz zwischen Produktionskosten und Absatzpreisen wieder neue Transportrichtungen. Wie im kleinen Wirthschaftsleben jeder Verkäufer an eine Reihe von Consumenten verkauft und seine Waare von seinem Geschäftslokal aus die Tendenz hat, strahlenförmig auseinander zu wandern, während er diejenigen Gegenstände, deren er bedarf, auch wieder an verschiedenen Plätzen zusammenkauft: so findet sich dieser Vorgang, nur in's Massenhafte gesteigert, im Wirthschaftsleben ganzer Ortschaften, Bezirke, Länder und Völker wiederum.

Der Einfluß, welchen die Güterpreise auf das Transportwesen nehmen, ist begreiflicher Weise um so großartiger und reicht in um so weitere Fernen, je auffallender die Preisdifferenzen der Güter an den verschiedenen Plätzen sind.

Die Ursachen solcher geographischer Preisdifferenzen liegen zunächst in den geographisch verschiedenen Produktionskosten, welche ja auch der Grund der internationalen Arbeitstheilung sind. Dadurch, daß die Natur an den verschiedenen Punkten der Erde die Bedingungen, welche der Güterproduktion zu Grunde liegen, in sehr ungleicher Weise vertheilt hat, ist der Hauptgrund der lokal verschiedenen Produktion und des Gütertransports gegeben. Aber auch die anderen Umstände, welche auf die Preise der Güter einwirken, die Brauchbarkeit der Güter, die Zahlungsfähigkeit der Käufer, der Werth des Geldes

sind local ungemein verschieden. So gestalten sich fast an jedem Platze und fast für jede Waare des Welthandels die Verhältnisse von Angebot und Nachfrage anders und es entwickelt sich daraus eine unendliche Mannigfaltigkeit von Beziehungen zwischen local getrennter Produktion und Consumtion, welche durch den Transport vermittelt werden müssen.

Andrerseits nimmt aber auch der Transport den entschiedensten Einfluß auf die Güterpreise. Durch die Transportkosten werden die Preise der transportirten Güter erhöht. Aber damit ist es noch nicht genug. Unter mehreren Transportwegen, auf welchen ein Gut nach seinem Consumtionsplatze geschafft wird, ist, wenn auch die eigentlichen Transportkosten bei jedem dieser Wege gleich hoch stehen, doch häufig ein großer Unterschied. Bei gleich hohen Transportpreisen ist jene Transportgelegenheit die billigste, welche am schnellsten und am sichersten, jene die theuerste, welche am langsamsten und unregelmäßigsten transportirt. So wirken auf die Preise der Güter nicht allein die eigentlichen Transportkosten, sondern auch die Dauer, die Regelmäßigkeit, die Sicherheit des Transports. Wenn bei einer Transportgelegenheit häufig Beschädigungen erfolgen, so werden die Transportanten den durchschnittlichen Schaden, welchen sie dadurch erleiden, zu den Transport- resp. den Waarenpreisen hinzurechnen müssen.

Haben sich für eine Gattung von Waaren bestimmte Productions- und Absatzpunkte gebildet, erfolgt der Transport regelmäßig und in Massen, so äußert er eine eigenthümliche Wirkung. Die Transportwerkzeuge, welche nach einem Platze hin Waaren gebracht haben, suchen stets nach einer *ausreichenden Rückfracht*. Sie haben die Tendenz, einen Waarenzug zu provociren oder zu befördern, welcher eine Richtung verfolgt, entgegengesetzt derjenigen, der diese Transportwerkzeuge ihre erste Aufgabe verdanken. (Bezüglich der Mittel des Transportverkehrs vergl. den entsprechenden Abschnitt.)

Der Handel.

Der Uebergang der Waaren von einer Hand in die andere, der „Güterumlauf," ist für die Volkswirthschaft, was der Weg der Nahrungsmittel durch Mund und Magen in das Blut des Menschen. Ohne Güterumlauf wäre keine Arbeitstheilung möglich. Die verschiedene Natur und Entwickelung einzelner Menschen und ganzer Völker, die verschiedene Civilisation, die geographischen Verschiedenheiten der einzelnen Wohnplätze des Menschen: das macht den Güterumlauf nothwendig und erhält ihn lebendig.

Man unterscheidet vermittelnden und definitiven Umlauf. Letzterer bringt die Waare an den Consumenten, ersterer an eine Mittelsperson, welche die Waare nicht consumirt, sondern weiter begibt.

Der Güterumlauf kann durch den Consumenten besorgt werden, indem sich dieser seinen Bedarf an Waare beim Produzenten holt oder bestellt; oder durch den Produzenten, indem derselbe sein Produkt dem Consumenten zuführt; oder durch den Kaufmann als Mittelsperson.

Je mannigfaltiger und wechselnder der Umlauf, je weiter der Weg für die umlaufende Waare, um so mehr Mittelspersonen erfordert sie. Der Consument, der einmal seinen Bedarf so gesteigert hat, daß er eine ganze Reihe von Gütern von anderwärts her bezieht, ist nicht mehr im Stande, für jedes einzelne derselben zu beurtheilen, wo und von wem er es am besten und am billigsten erhält; diese Beurtheilung muß ihm durch Personen abgenommen

werden, welche sich dieselbe zum Lebensberufe gemacht haben. Und der Produzent kann nicht mehr die Zeit, deren er zu seiner produktiven Thätigkeit bedarf, damit vergeuden, jedem Consumenten im Kleinen seinen Bedarf abzuwägen und zuzumessen; er kann auch sehr häufig nicht mehr untersuchen, nach welchen Plätzen er seine Waare senden muß, um sie zu den besten Preisen anzubringen. Auch ihm muß die Umlaufsthätigkeit durch den Kaufmann abgenommen werden.

So gestaltet sich mit Nothwendigkeit die Vermittlung des Güterumlaufes zu einem besonderen Erwerbszweige, dem Handel.

(Ausführliches über seine Aufgaben und Arten in dem besonderen ihm gewidmeten Abschnitt.)

IV. Das Einkommen und seine Vertheilung.

Einkommen, Ertrag.

Wesen des Einkommens. Wenn die Werthe durch die Produktion entstanden und durch die Cirkulation von Hand zu Hand gegangen sind, frägt es sich noch, in welchem Mengenverhältnisse sie schließlich an diejenigen Menschen vertheilt werden, die bei ihrer Entstehung thätig waren. Ohne Herz und Verstand folgen die Güter dem Antriebe, welcher sie im Weltverkehr umherwirft und halten stille, wenn der Eigennutz seine Hand auf sie legt. Die Menge von Gütern, welche aus seiner wirthschaftlichen Thätigkeit jeder Einzelne erhält, bezeichnet man mit dem Ausdrucke Einkommen. Das Einkommen ist etwas anderes als die Einnahme. Einnahmen fließen nicht nur aus wirthschaftlichen Thätigkeiten, sondern auch aus anderen Quellen. Spielgewinn, Erbschaftsgeschenke u. dergl. sind ebenfalls Einnahmen, aber kein Einkommen. Wenn man das Einkommen in seinem Verhältnisse zu jener wirthschaftlichen Quelle, aus welcher es fließt, betrachtet, so erscheint es als Ertrag. Z. B. der Ertrag eines Landgutes, einer Fabrik u. s. w. Alles Einkommen besteht aus Gütern, welche derjenige, der das Einkommen bezieht, selbst verbrauchen oder gegen andere Güter vertauschen kann. Bei aller sog. Naturalwirthschaft besteht der größte Theil des Einkommens in anderen Gütern als Geld; bei der in allen civilisirten Ländern üblichen Geldwirthschaft dagegen besteht der größte Theil des Einkommens jedes Einzelnen in Geld. In einem ganzen Volkseinkommen dagegen überwiegen die anderen Güter. Es liegt im Wesen der Wirthschaft, daß jeder Mensch von dem Zeitpunkte, wo er dazu reif ist, ein Einkommen beziehe. Auch wer sich nach Ablauf seiner Arbeitsjahre zur Ruhe begibt und von den Renten erworbenen Vermögens oder von einer erworbenen Pension lebt, bezieht ein Einkommen.

Rohes und reines Einkommen. Das Einkommen ist rohes und reines. Das rohe ist alles dasjenige, was aus der wirthschaftlichen Thätigkeit an Werthen überhaupt hervorgeht; das reine das, was nach Abzug der Erzeugungskosten übrig bleibt. In vielen Fällen ist es nur schwer möglich, die Produktionskosten genau zu berechnen und demgemäß auch das richtige Reineinkommen zu finden.

Reinertrag und Rohertrag laufen nur selten parallel. Oft mehrt sich das Roheinkommen, während das Reineinkommen geringer wird oder umgekehrt.

Will man eine Wirthschaft richtig beurtheilen, so muß man immer auf den Reinertrag sehen. Er stempelt die Wirthschaft zu einer guten oder schlechten.

Vertheilung des Volkseinkommens.

Es lassen sich ideale Zustände einer Vertheilung des gesammten Volkseinkommens denken. Ein solcher Zustand wäre dann vorhanden, wenn das Volkseinkommen in lauter gleiche Theile zerfiele. In einem derartigen Zustande aber müßte alle Arbeit gleich belohnt sein und die Folge wäre, daß sich die Menschen nur mehr mit den angenehmen Arbeiten befassen wollten, daß die unangenehmen Arbeiten entweder ungethan bleiben oder gleichmäßig unter Alle vertheilt werden müßten. Eine weitere Folge wäre, daß die Verschiedenheiten des Talentes und der Bildung bei der Vertheilung der Arbeiten keine Berücksichtigung mehr finden könnten. In einem solchen Zustande würde auch kein Capital erspart werden, weil man überhaupt nur dann spart, wenn man mehr hat, als zur Befriedigung standesüblicher Bedürfnisse gehört. Das kann aber nicht vorkommen, wenn alle gleiches Einkommen beziehen. Es würde auch Niemand sein Capital in irgend einem gefährlichen Unternehmen riskiren wollen und der Fortschritt der Produktion würde dadurch abgeschnitten.

Ein anderer idealer Zustand der Vertheilung des Volkseinkommens würde darin liegen, wenn das Volkseinkommen vollständig nach Verdienst und Leistung vertheilt wäre: wenn derjenige reich wäre, der es verdient reich zu sein, und derjenige arm, der es nicht werth ist reich zu sein. Ein solcher Zustand läßt sich wohl denken, aber die Mittel ihn herbeizuführen, existiren noch nicht. (Ausführlicheres darüber unten.)

Die wirklichen Zustände der Vertheilung des Volkseinkommens entfernen sich bald mehr, bald weniger von den idealen. Dort, wo die Vertheilung noch am besten gestaltet ist, ist sie derart, daß es neben den großen und kleinen auch mittlere Einkommen giebt. Je zahlreicher die Mittelklasse des Einkommens, je geringer die Unterschiede zwischen dem geringsten und größten Einkommen, je mehr das Einkommen mit den Verdiensten wächst, um so günstiger ist das Verhältniß. Es ist dagegen um so ungünstiger, je mehr sich die verschiedenen Grade des Einkommens von einander entfernen, je mehr der Mittelstand verschwindet und eine tiefe Kluft zwischen Reichthum und Armuth sich zeigt. Allzu ungleiche Vertheilung des Einkommens führt zur Geldherrschaft und zum Proletariat, zur Demoralisation und schließlich zum Untergang von Völkern und Staaten.

Bestandtheile des Einkommens. Einkommenszweige.

Alles Einkommen besteht aus Kostenersatz und Gewinn. Der Kostenersatz besteht wiederum aus dem Ersatz der verwendeten Arbeit und aus dem Ersatz der zur Erzielung des Einkommens angestrengten Capitalien. Diesen beiden Bestandtheilen des Kostenersatzes entsprechen zwei Zweige des Einkommens: nämlich das Einkommen aus Arbeitsthätigkeit oder der Arbeitslohn, und das Einkommen aus Capitalbesitz oder der Kapitalzins. Es zeigt sich aber, daß bei manchem Einkommen die Arbeit als Erzeugerin des Capitals und das Capital selbst zurücktritt gegenüber jener Thätigkeit, welche die Vereinigung von Capital und Arbeit herstellt und wobei der Gewinn in Vordergrund tritt. Demgemäß ist dieser als der dritte Zweig des Einkommens

besonders zu betrachten. Arbeitslohn, Capitalzins und Gewinn bilden mit einander das ganze Volkseinkommen. Sie finden sich nicht in gleichmäßigem Verhältnisse, sondern an anderen Orten und zu anderen Zeiten hat bald der eine bald der andere Zweig des Volkseinkommens eine Art von Uebergewicht. Ist einer von den Einkommenszweigen im Verhältnisse zu den anderen gestiegen oder gesunken, so strebt die Volkswirthschaft darnach, das gestörte Gleichgewicht wieder herzustellen. Mit allem wirthschaftlichen Fortschritte scheiden sich die Einkommenszweige immer mehr von einander und ihr Einfluß auf den Menschen wird immer schärfer ausgeprägt. Mehr und mehr scheidet sich der eigentliche Lohnarbeiter von dem Capitalisten und von dem Unternehmer, dessen Einkommen vorzugsweise aus Gewinn besteht. Das ganze Leben dieser Klassen gewinnt immer mehr trennende Merkmale. Die Verschiedenheiten der einzelnen Menschen, die schon durch die Natur und die Erziehung in sie gelegt sind, werden durch ihre wirthschaftliche Stellung noch vergrößert. Wo das ganze Volkseinkommen wachsen soll, können auch die Einkommenszweige gleichmäßig wachsen. Nur bei gleichmäßiger Entwickelung kann der nationale Wohlstand im Ganzen gedeihen.

Dasjenige Einkommen, welches ausschließlich durch Naturthätigkeit dem Menschen zukömmt, entzieht sich so ziemlich der volkswirthschaftlichen Betrachtung. Denn sowie man anfängt gewisse Regelmäßigkeit an ihm zu beobachten, gehört es nicht mehr der Natur an, sondern der Arbeit oder dem Capital. Die Natur selbst liefert bloß eine Ausbeute; sowie man dagegen von Ernte oder Ertrag spricht, kann sie schon nicht mehr allein betrachtet werden. Dieß ist auch schon deßhalb nicht möglich, weil bei einem lediglich von der Natur geschenkten Einkommen weder von einem Kostenersatz noch von einem Risiko die Rede ist.

Der Arbeitslohn.

Wesen des Lohnes. Der Lohn der Arbeit ist ursprünglich das Produkt, welche sie hervorgebracht hat; wo einmal Arbeitstheilung und Cirkulation sich entwickelt haben, wird für die Arbeitsleistung ein anderes Produkt eingetauscht oder Geldlohn bezahlt. Aber auch der Geldlohn ist nichts Anderes als ein umgewandeltes Arbeitsprodukt. Derjenige Arbeiter, welcher die Leistung seiner Arbeit selbst genießt, hat einen genauen Maßstab für das Verhältniß zwischen dem Werthe der Leistung und der aufgewandten Arbeit. Dieser Maßstab wird immer unsicherer, je mehr die Arbeitstheilung und das System des Geldlohnes um sich greift.

Bestimmungsgründe des Lohnes. Der Lohn ist der Preis, welcher vom Arbeitsgeber für die Arbeitsleistung gezahlt wird und dieser Preis hat dieselben Bestimmungsgründe wie jeder andere Preis. Die Bestimmungsgründe der verschiedenen Lohnhöhe sind:

1. Der Werth der Arbeit. Wer einen Arbeiter in Lohn nimmt, denkt zuerst über den Werth der zu erwartenden Arbeitsleistung nach. Kein Arbeitgeber kann mehr Lohn für die Arbeit bezahlen, als sie selbst werth ist. Der Werth der Arbeit aber richtet sich wieder nach dem Zwecke des Unternehmens und nach dem Gesammtertrage desselben. Der Lohn könnte so hoch steigen, daß er dem Arbeitsgeber keinen Reingewinn übrig ließe. Höher wird er aber nicht steigen, weil sonst die Produktion aufgegeben würde. Und selbst, wenn der Lohn so hoch steigt, wird der Arbeitgeber die Arbeitsleistung nur

fortbezahlen in der Hoffnung auf eine bessere Zukunft des Geschäftes. Bei anderen als gewinnbringenden Arbeiten wird, wenn die Arbeiten Affektionswerth haben, unter Umständen der höchste Affektionspreis gezahlt.

2. Die Zahlungsfähigkeit der Arbeitsgeber wirkt ebenfalls bestimmend auf die Höhe des Lohnes. Diese Zahlungsfähigkeit hängt aber wiederum von der Größe und Vertheilung des Volkseinkommens ab. Je größer die Nachfrage nach den Produkten der Arbeit, um so höher ist der Lohn, welchen die Arbeitgeber zahlen können. Diese Nachfrage bestimmt sich aber wie erwähnt, durch die Vertheilung des Volkseinkommens.

3. Die Produktionskosten der Arbeit Diese setzen sich aus verschiedenen Einzelheiten zusammen, namentlich:

a) aus den Lebensbedürfnissen der Arbeiter und ihrer Familien. Unter diejenige Höhe des Lohnes, die zur Befriedigung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse erforderlich ist, kann der Lohn nicht leicht sinken, oder wenigstens nicht auf die Dauer in solcher Tiefe stehen bleiben. Denn die Arbeiter würden durch Auswanderung, durch Verminderung der Heirathen und Geburten, durch Elend und vermehrte Sterblichkeit rasch an Zahl abnehmen und durch die so verminderte Nachfrage der Lohn wieder steigen. Die Lebensbedürfnisse des Arbeiters und der Arbeiterfamilie sind aber länderweise sehr verschieden. Je günstiger das Klima, desto weniger bedarf eine Familie an Kleidung, Heizung, Wohnung und Nahrung. In manchen Ländern und Städten haben sich die Arbeiter seit längerer Zeit eine höhere Lebenshaltung angewöhnt, und dieß wirkt ebenfalls auf die Lohnhöhe. Hieraus geht auch hervor, daß die Bestimmung der Lohnhöhe zum großen Theile in den Händen der Arbeiter selbst liegt. Wenn auch nicht immer die gegenwärtige, so doch jedenfalls die zukünftige Lohnhöhe. Es können nämlich die Arbeiter in solchen Zeiten, wo eine vermehrte Nachfrage nach ihren Leistungen höhere Löhne gewährt, diese Lohnhöhe dazu benützen, um entweder ihre wirthschaftliche Lebensart zu steigern oder um sich frühzeitiger zu verheirathen und die Arbeiterbevölkerung zu vermehren. Im ersten Falle werden sie auf die Dauer eine bessere Lebensstellung erringen, im zweiten das Angebot von Arbeitskräften vergrößern und die höheren Löhne dadurch bald wieder niederdrücken.

b) Die Opfer an Bequemlichkeit, welche gebracht werden müssen, um die Arbeit leisten zu können. Arbeit verzehrt Leben und alle Arbeiten, welche besondere Anstrengung erfordern, sind deßhalb auch höher bezahlt. Ebenso alle Arbeiten, welche die Gesundheit des Arbeiters in irgend welcher Weise gefährden, sei es, daß die Stellung eine ungesunde ist, daß der Arbeiter mit ungesunden Stoffen sich beschäftigt oder unter häufigen Unglücksfällen zu leiden hat. In allen diesen Fällen erscheint ein Theil des Lohnes als besondere Prämie für die Schädlichkeit der Arbeit.

c) Ein weiterer Bestandtheil der Produktionskosten der Arbeit sind die Bildungskosten. Lange und kostspielige Ausbildung des Arbeiters muß durch den Arbeitslohn ersetzt werden. Sie erscheint als ein Capital, welches sammt Zinsen dem Arbeiter wieder vergütet werden muß. Und zwar muß die Vergütung deßhalb eine hohe sein, weil ja der Arbeiter, der sich für eine derartige Thätigkeit heranbildet, riskirt, durch den Tod an der Ausübung verhindert zu werden und dann sein ganzes Bildungscapital verloren zu haben.

d) Manchmal erscheinen unter den Produktionskosten auch besondere laufende Ausgaben, die der Arbeiter machen muß, um arbeiten zu können, z. B. eine eigens gestaltete Umgebung, kostspielige Arbeitsmittel u. dergl.

4. Der Werth des Lohnes. Auch dieser ist etwas Zusammengesetztes. Es frägt sich dabei:

a) wieviel Bedürfnisse können überhaupt mit dem Lohne befriedigt werden. Steht das Geld gegenüber den wichtigsten Lebensbedürfnissen niedrig im Preise, sind also namentlich Lebensmittel und Wohnungen theuer, so muß der Lohn ein hoher sein, sind sie billig, so kann er niedriger sein. Werden die Lebensmittel wohlfeil, so pflegt in der Regel der Lohn zu sinken; umgekehrt wird er steigen müssen, wenn sie theurer werden. Diese Uebergänge geschehen nicht plötzlich. Während sie stattfinden, treten bedeutende Aenderungen in der Wohlfahrt des Arbeiterstandes ein.

b) Es frägt sich ferner, ob in Zukunft eine Erhöhung des Lohnes zu erwarten ist. Ein allmählig steigender Lohn kann Anfangs viel kleiner sein als ein gleichbleibender. Das Wachsthum des Lohnes macht also ebenfalls einen Theil seines Werthes aus. Und es ist in diesem Falle die Hoffnung, oder, wenn man will, die zukünftigen Bedürfnisse, welche den Ausschlag geben.

c) Es frägt sich, ob neben dem Geldlohne vielleicht auch in Ehre gelohnt werde; eine Art von Lohn, die für viele ebensoviel oder viel mehr Werth hat, als der Geldlohn.

d) Ferner frägt sich, ob der Lohn sicher fortfließen wird oder ob Gefahr vorhanden ist, daß die Lohnzahlung plötzlich aufhört. Auch die Sicherheit der Lohnzahlung bildet also einen Theil ihres Werthes. Jeder Mangel an dieser Sicherheit, jedes wirthschaftliche Risiko einer Arbeit muß durch eine besondere Prämie aufgewogen werden. Pensionsansprüche dagegen müssen nothwendig den Lohn der Gegenwart erniedrigen. Bei solchen Arbeiten, welche häufige Unterbrechung erleiden, selbst ohne daß außergewöhnliche Unfälle eintreten, muß der Lohn so groß sein, daß der Arbeiter auch in der Zeit leben kann, die er braucht, um sich neue Arbeiten zu suchen. Ebenso muß bei solchen Arbeiten, wo Arbeit und Wartestunden abwechseln und der Arbeiter doch fortwährend parat sein muß, auch Vergütung für die Wartestunden im Lohn enthalten sein.

5. Die Concurrenz der Nachfrage nach Arbeitern erhöht den Lohn derselben. Veränderungen der Nachfrage nach Arbeitskräften können stattfinden:

a) aus technischen Gründen; z. B. gesteigerte Nachfrage nach landwirthschaftlichen Arbeitern zur Erntezeit oder verminderte Nachfrage nach Arbeitern in Folge der Einführung neuer Maschinen;

b) aus ökonomischen Gründen bei der Vergrößerung oder Verminderung eines bisherigen Bedürfnisses; z. B. Steigerung des Lohnes der Bauarbeiter bei starker Baulust; bei großen Eisenbahnbauten u. s. f.

6. Die Concurrenz des Angebotes von Arbeitskräften wirkt insoferne, als ihre Zunahme den Arbeitslohn verringern muß. Ihre Abnahme muß ihn steigern. Der Lohn wird also namentlich bei Auswanderung oder bei glücklicher Gelegenheit des Arbeiters, auswandern zu können, schon steigen. Auch epidemische Krankheiten, die am stärksten unter den ärmeren Volksklassen wüthen, pflegen den Lohn zu steigern. Einwanderung und andere Vergrößerung der Arbeiterbevölkerung muß ihn dagegen erniedrigen.

7. Zu den eigentlichen wirthschaftlichen Bestimmungsgründen des Lohnes treten Gewohnheit und Zufall, und nehmen ebenfalls Einfluß. Die Gewohnheit hängt zusammen mit vielhundertjährigen Sitten, oft mit Vorurtheilen. Uebrigens wirken, wie beim Preise der Güter, so auch beim Arbeitslohne die verschiedenen Bestimmungsgründe desselben mit einander, und erst

ihr Mischungsverhältniß entscheidet schließlich über die Höhe des Lohnes. Es gibt kaum eine Arbeit, bei welcher sich nicht neben Gründen hohen Lohnes auch Gründe niedrigen Lohnes finden und umgekehrt.

Geldlohn und Naturallohn. Auf niedrigen Culturstufen, sowie bei den meisten Zweigen der Rohproduktion besteht immer ein großer Theil des Lohnes in Naturalien (namentlich Wohnung und Nahrungsmittel). Bei den übrigen Erwerbsarten ist Geldlohn die Regel. In der Industrie kömmt Naturallohn nur ausnahmsweise (Truck-System und Cottage-System) vor.

Zeitlohn und Stücklohn. Der Maßstab, nach welchem der Lohn ausgemessen wird, kann entweder die Arbeitszeit sein oder die Arbeitsleistung. Beide Arten haben ihre eigenthümlichen Vortheile und Nachtheile. Auf industriellem Gebiete aber sind die Vortheile des Stücklohnes weit überwiegend.

1. Der Zeitlohn. Maßgebend für seine Höhe ist die Dauer der Arbeit. Er ist Tagelohn, Wochenlohn oder eine meistens von Monat zu Monat ausbezahlte Jahresgage.

Die Vortheile der Belohnung des Arbeiters nach der Arbeitszeit liegen darin, daß

die Arbeit solid und pünktlich vollbracht wird, da der Arbeiter kein Interesse daran hat, unsolid zu arbeiten und daher in der Regel so gut arbeiten wird, als er kann (bei Arbeiten, wo viel auf die Gewissenhaftigkeit der Arbeitsleistung ankömmt, ist dieser Vortheil nicht unerheblich); ferner darin, daß

an Arbeitsmaterial und an den Arbeitshülfsmitteln gespart wird, weil der Arbeiter keine Veranlassung hat, verschwenderisch mit ihnen umzugehen; endlich darin, daß

der Unternehmer genau weiß, wie viel er bei einer gewissen Zahl von Arbeitern an Lohn auszugeben haben wird.

Diesem Vortheile gegenüber stehen aber weit überwiegende Nachtheile.

Denn wo nach der Arbeitszeit gelohnt wird, da werden in der Regel Trägheit und Ungeschicklichkeit nicht entsprechend schlechter belohnt, wie Fleiß und Geschicklichkeit. Der Unternehmer bezahlt Arbeitsleistungen, die für ihn sehr ungleichen Werth haben, gleich hoch; das ist offenbar unrecht und widersinnig und hat schlimme Folgen nicht allein für den Unternehmer, sondern auch für den Arbeiter. Wenn der fleißige und geschickte Arbeiter sieht, daß der faule und ungeschickte gerade so viel verdient wie er, so hat er kein Interesse mehr, rasch und fleißig zu arbeiten, sein Interesse veranlaßt ihn vielmehr, möglichst viel an Müheleistung zu sparen, zahreiche Kunstpausen zu machen u. s. f. So wird durch diese Art der Lohnzahlung der Arbeiter demoralisirt und die natürliche Folge ist, daß der Arbeitgeber gegen ihn mißtrauisch und hartherzig wird.

Uebrigens kommt das Princip des Zeitlohnes fast nirgends vollständig zur Geltung. In den meisten Fällen wird der im Zeitlohn stehende Arbeiter von seinem Arbeitsherrn controlirt, ob die geschehene Arbeit überhaupt der Bezahlung werth sei. Und da in sehr vielen Arbeitszweigen der Unternehmer die Arbeit besser versteht als der Arbeiter, so ist diese Beurtheilung dadurch erleichtert und der Arbeiter durch die Gefahr, entlassen zu werden, genöthigt, ein gewisses Minimum von Fleiß anzuwenden.

Wo der Arbeitgeber sich dieses Minimum ausbedingt oder wo er sich vorbehalten hat, den Arbeiter im Falle besserer und mehrerer Leistung im Lohne avançiren zu lassen, da ist offenbar schon ein Uebergang vom Zeitlohn zum Stücklohn.

2. Der Stücklohn. Stücklohn ist aller Lohn, welcher nach der Quantität der Arbeitsleistung ausgemessen wird.

Die allgemeinen Vortheile dieser Lohnzahlungsart liegen in folgendem: Es wird viel rascher, also im Ganzen mehr gearbeitet. Der Arbeiter hat kein Interesse daran, Fleiß zu heucheln, den Arbeitgeber um Arbeit zu beschwindeln und verstohlenerweise Kunstpausen zu machen; er hat vielmehr ein Interesse daran, daß die Arbeit so rasch als möglich von statten geht. Dieses Interesse läuft in der Regel parallel mit dem des Unternehmers.

Damit hängt zusammen, daß der fleißige und geschickte Arbeiter sich mehr verdient als der träge, leichtsinnige und ungeschickte.

Der Stücklohn hat übrigens auch seine Nachtheile. Diese beruhen namentlich darin, daß die Arbeit, weil sie möglichst rasch gethan werden soll, weniger solid ausfällt, als beim Zeitlohn. Der Arbeiter arbeitet flüchtiger und verschwendet lieber das Material und die Arbeitsmittel des Unternehmers, um an seiner eigenen Zeit zu sparen.

Wie der Zeitlohn so kommt auch der Stücklohn nie in seiner ganzen Reinheit vor. Es ist fast nie der Fall, daß der Arbeitgeber bloß nach der Quantität des gefertigten Produktes ausbezahlt, die Qualität ganz unberücksichtigt lassend. In der Regel wird vielmehr eine gewisse Qualität stillschweigend oder ausdrücklich vorausgesetzt.

Und hierin liegt eine gewisse Schranke der Stücklohnung. Die Stücklohnung ist nur durchführbar bei Arbeiten, welche sich in deutlich unterschiedene Arbeitseinheiten theilen lassen und eine leichte Controle der Qualität gestatten.

Dieß ist nicht bei allen industriellen Arbeiten der Fall. Doch helfen die Fortschritte der Technik dazu, die Anwendbarkeit des Stücklohnes auszudehnen.

Wo das System des Stücklohnes nicht allein die Quantität, sondern auch die Qualität der geleisteten Arbeit berücksichtigt, wo also eine gewisse Qualität ausbedungen wird, gewinnt der Stücklohn den Charakter der Accordarbeit, die häufig auch dadurch charakteristisch wird, daß ein gewisser Endtermin für die Vollendung der Arbeit festgesetzt ist

Im Allgemeinen ist die Stücklohnung am besten durchführbar in großen Geschäften, wo stets viele Produkte von einerlei Größe, Form und Beschaffenheit gefertigt werden, so daß man für das einzelne derselben leicht einen bestimmten Lohnsatz festsetzen kann. Schwieriger ist die Durchführung dieses Lohnsystems in kleineren Geschäften, wo die Erzeugnisse nach Größe und Beschaffenheit nicht so uniform sind und wo überdieß häufige Reparaturarbeiten die Produktion neuer Artikel unterbrechen.

Betheiligung des Arbeiters am Gewinn. Neben den gewöhnlichen Lohnzahlungsarten bestehen mannigfache Versuche, den Arbeiter am Gewinn der Unternehmung zu betheiligen. So das System der reinen Tantième ohne fixen Lohnabzug (kaum durchführbar); das sog. Commissions-System (Mischung von festem Lohn und Tantième); das System der Tantième mit Minimal-Garantie; das System des Gruppen-Akkords (Verdingung gewisser Arbeitsleistungen an ganze Arbeitsgruppen); System der Prämien (rationell, aber nicht überall anwendbar); System der Gratification (entschieden unvortheilhaft, mit dem Trinkgeld verwandt); System des festen Gehalts mit Pensionsansprüchen; System der industriellen Partnerschaft (s. u.).

Alle diese Versuche, die Lohnverhältnisse zu bessern, haben mit größeren oder geringeren Schwierigkeiten zu kämpfen; doch ist zu hoffen, daß sie stets häufiger und vollkommener werden.

Wirkungen des Lohnes. Da ein großer Theil des Volkes vom Arbeitslohn lebt, sind die Verschiedenheiten der Lohnhöhen von größtem Einflusse auf den Wohlstand und die Gesittung ganzer Völker.

Die Wirkungen hoher Löhne in der Volkswirthschaft sind verschieden, je nachdem die Lohnhöhe eine nur vorübergehende oder eine dauernde ist. Ist sie blos vorübergehend, so können ihre Folgen möglicher Weise schlimme sein und um so schmerzlicher empfunden werden, wenn der Lohn bald wieder sinkt. Das wird namentlich dann der Fall sein, wenn die arbeitenden Klassen sich durch eine vorübergehende Lohnhöhe zur Begründung zahlreicher neuer Familien veranlaßt fanden. Dauernd hoher Lohn dagegen hat glückliche Wirkungen für die ganze Volkswirthschaft; er ist ein Zeugniß für den Fleiß, die Gesittung, die Selbstbeherrschung und wirthschaftliche Bildung der Lohnarbeiter und bewirkt für dieselben eine civilisirten Menschen würdige Lage. Er wirkt nicht allein wohlthätig für gegenwärtige, sondern auch für künftige Generationen, indem er den Arbeitern die Ansammlung von Ersparnissen und die bessere Ausbildung der heranwachsenden Arbeitergeschlechter ermöglicht. Auch direct vortheilhafte Folgen für die Arbeit erwachsen daraus, denn es ist möglich, die Arbeitszeit abzukürzen und in den kurzen Arbeitsstunden qualitaliv besser zu arbeiten. Die etwa aus hohen Löhnen zu befürchtende Erhöhung der Waarenpreise wäre nicht schädlich, weil Einfuhr von Außen und beständige Fortschritte der Produktion eine solche Erhöhung nur bis zu einem gewissen Grade zuließen.

Während vorübergehend niedrige Arbeitslöhne manchmal einen heilsamen und mahnenden Einfluß auf die arbeitenden Klassen ausüben können, sind dauernd niedrige Löhne von entschieden traurigen Folgen begleitet. Sie verursachen eine Entwürdigung der menschlichen Arbeitskraft, schlechte Ernährung der Arbeiter, Vernachlässigung ihrer Bildung, Unterdrückung ihres politischen und socialen Selbstbewußtseins. Als weitere Folgen niedrigen Lohnes zeigen sich dann verschiedene Mittel, welche der Arbeiterstand zu ergreifen pflegt, um die Löhne wieder zu erhöhen. Aber auch diese Mittel haben häufig wieder schlimme Folgen.

Dieß gilt namentlich von den Arbeitseinstellungen, sog. Strikes. Da der Arbeiter den Arbeitgeber nothwendiger braucht als umgekehrt, müssen in der Regel in dem durch die Arbeitseinstellungen begonnenen Kampf zwischen Arbeitern und Arbeitgebern die letzteren siegreich bleiben. Die Unterstützungskassen, welche die Arbeiter für Theilnehmer an Strikes begründet haben, können natürlich auf die Dauer auch nicht hinreichen, um große feiernde Bevölkerungen von Arbeitern zu erhalten. Die Strikes werden in der Regel nur von den Arbeitern der großen Fabrikindustrie veranstaltet, ausnahmsweise von denen des Kleinhandwerkes und anderen. Je weniger nothwendig ein Arbeiter für ein Geschäft ist, je weniger Capitalsanlagen durch sein Wegbleiben von der Arbeit gefährdet werden, um so erfolgloser müssen die Strikes sein. Gefährlich können sie dagegen werden, wenn die Arbeiter durch Anwendung von Gewaltmaßregeln ihre Zwecke zu erreichen suchen.

Ein anderes Mittel der Arbeiter zur Erzielung von Lohnerhöhungen sind Auswanderungen. Sie finden um so häufiger statt, je näher Gegenden und Städte mit hohen Löhnen. Solche Auswanderungen sind manchmal bloß vorübergehend, wie sie z. B. zur Aerntezeit in manchen Gegenden häufig stattfinden. Den wirthschaftlichen Vortheilen, welche derartige Wanderungen für die wandernden Arbeiter haben, stehen manche Nachtheile für die Länder gegenüber. Sind die Wanderungen sehr vorübergehend, so ist selten wirthschaftlicher

Segen dabei. Auch sind einwandernde Arbeiter von der Bevölkerung der Länder, in welche sie einwandern, keineswegs günstig aufgenommen. Dieß gilt z. B. von den italienischen Arbeitern in Deutschland; in noch viel höherem Grade von den chinesischen in Amerika.

Als äußerste schlimmste Auswüchse der üblen Zustände, welche durch niedrige Löhne herbeigeführt werden, erscheinen eine Reihe von unmoralischen Erwerbsarten, welche Zeugniß von Demoralisation und wirthschaftlichem Verfalle bieten: Erpressung, Defraudationen, Bettel und Diebstahl, und überhaupt jene Erwerbszweige, welche sich als die Verzerrungen ehrlicher Arbeit darstellen.

Der Capitalzins.

Wesen des Zinses. Der Besitzer eines Gütervorrathes, der mit diesen Gütern nicht selbst produktiv werden will, kann sie entweder verbrauchen, aufheben oder anderen zur Produktion überlassen. Thut er letzteres, so entsagt er den Genüssen aus dem Gebrauch dieser Güter. Für diese Entsagung verlangt er einen Vortheil und er erhält diesen durch den Zins. Der Zins ist die Vergeltung für die Capitalsnutzung. Der Zinsfuß, d. h. das Größenverhältniß des Zinses zum Capital drückt den Preis für die Capitalsnutzung aus. Der sog. landesübliche Zinsfuß ist die mittlere Preishöhe der Capitalsnutzungen in einem Lande. Man unterscheidet beim Zinsfuße:

1. Den Miethzins, d. h. die Vergeltung für jene Ueberlassung von Gütern, wobei wieder das überlassene Gut als solches und kein anderes zurückgegeben wird. Also die Vergütung für Benützung von Häusern, Wohnungen, Grundstücken u. s. f.

2. Leihzins, d. h. die Vergütung für geliehene Güter in dem Falle, wo nur die Rückgabe gleicher Werthe verlangt wird. Also die Vergeltung für vertretbare Sachen, namentlich für leihweise Ueberlassung von Geld.

Die moralische Berechtigung des Zinsnehmens ist außer allem Zweifel. Daß man das, was man selbst in einem gewissen Zeitraume nicht braucht, einem anderen zeitweilig überläßt, ist vernünftig. Und daß man etwas für diese Ueberlassung verlangt, ist berechtigt. Denn ein Capital, welches man einem anderen überläßt, könnte man ja auch, wenn man es nicht selbst verbrauchen könnte, vertauschen und das dafür Eingetauschte dann verbrauchen. Thut man das nicht, so verzichtet man, so lange man ein Capital entbehrt, auf dessen Genuß. Genuß aber ist Leben. Und deßhalb ist der Zins als Vergütung für die Capitalsentbehrung berechtigt; er hängt auf das unmittelbarste mit dem Eigenthume zusammen.

Bestimmungsgründe des Zinses. Der Preis der Capitalbenützung hat seine Bestimmungsgründe wie jeder andere Preis. Diese Bestimmungsgründe sind:

1. Der Werth der Capitalien für den, der sie zu leihen nimmt oder miethet. Wem ein geliehenes Capital entweder zum geschäftlichen Betriebe oder aus anderen Gründen z. B. um irgend welche recht dringende Ausgaben machen zu können, von hohem Werthe ist, der mag und kann auch hohe Zinsen bezahlen. Maßgebend für den landesüblichen Zinsfuß ist der Ertrag der unergiebigsten Capitalsverwendungen in einem Lande. Das heißt: diejenigen Capitalien, die sich am schlechtesten rentiren, bestimmen die Höhe des landesüblichen Zinsfußes.

Die Zahlungsfähigkeit der Schuldner. Diese hängt einestheils ab

von der ganzen wirthschaftlichen Stellung der Schuldner, anderntheils auch von der wirthschaftlichen Verbesserung, welche die Schuldner speciell durch das aufgenommene Darlehen etwa erleben. Wer mit einem geliehenen Capital hohe Gewinne erzielen kann, kann auch hohe Zinsen bezahlen. Wenn man im wirthschaftlichen Leben sieht, daß gerade von zahlungsfähigen Schuldnern geringere Zinsen verlangt werden als von solchen, die weniger zahlungsfähig sind, so liegt der Grund hievon, wie gleich gezeigt wird, anderweitig.

3. Ein weiterer Bestimmungsgrund des Capitalzinses sind die Produktionskosten der Capitalbenützung. Die Produktionskosten der Capitalbenützung liegen hauptsächlich in der Entbehrung und dem Schaden, welche der Capitalist dadurch hat, daß er sein ausgeliehenes Capital nicht mehr selbst benützen kann. Die Produktionskosten der Capitalbenützung setzen sich zusammen:

a) aus einem Ersatz für die Entbehrung des geliehenen Capitals;

b) aus einem Ersatz für die Kosten der Erhaltung und Ausbesserung des geliehenen Capitales (z. B. beim Hauszins), sowie aus einem Ersatz für die gar nicht zu verbessernde Abnützung der geliehenen Capitalien;

c) aus einer Sicherheitsprämie, welche der Gläubiger verlangen wird für die Gefahr, daß er möglicher Weise sein Capital nicht mehr zurückerhält. Diese Sicherheitsprämie spielt im Zinse eine große Rolle. Weil die Sicherheit der Person, des Geschäftes, des Rechtsschutzes bei den verschiedenen Leihgeschäften, bei verschiedenen Völkern und in verschiedenen Zeiten eine so sehr verschiedene ist, muß auch die Sicherheitsprämie sehr verschieden sein. Der Zins muß also um so höher sein, je unsicherer die Rückzahlung des Capitals in seinem vollen Werthe, je unsicherer die Regelmäßigkeit der Verzinsung. Er muß um so höher sein, je weniger Credit der Schuldner hat, je weniger durch das Recht für eine pünktliche Verzinsung und Rückzahlung der geliehenen Capitalien gesorgt ist; je unbekannter und unsicherer jene Geschäfte sind, in welche die geliehenen Capitalien gelegt werden; je leichter solche Capitalien, die in ihrer Identität wieder zurückerstattet werden sollen, Schaden nehmen oder zu Grunde gehen können. Die Sicherheitsprämie kann übrigens fast ganz aus dem Zins herausgenommen werden, dadurch, daß der Schuldner den Gläubiger durch ein vollwerthiges Pfand hinlänglich deckt.

4. Ein weiterer Bestimmungsgrund des Capitalzinses ist der Werth der Zahlungsmittel. Dieser zeigt sich in dieser Eigenschaft hauptsächlich darin, daß der Capitalist, welcher Capitalien verleiht, sich auch immer die Frage vorlegen muß, ob der Werth der Zinszahlung, welche er für den Moment bekommt, auch in Zukunft der gleiche bleiben wird oder ob etwa eine gleiche Zinszahlung einmal weniger Werth haben kann.

5. Auf die Höhe des Capitalzinses wirkt ferner die Concurrenz der Capitalisten. Je mehr Capitalien ausgeliehen werden können und sollen, desto weniger Zins werden die Gläubiger verlangen können; sie werden zufrieden sein müssen, wenn sie nur überhaupt Capitalsanlageplätze finden.

6. Die Concurrenz der Capitalsnachfrage durch die Schuldner muß den Zins erhöhen, sobald sie zunimmt; erniedrigen, sobald sie geringer wird.

Verschiedene Zinshöhen. Aus dem Zusammenwirken der verschiedenen Bestimmungsgründe des Capitalzinses geht hervor, daß derselbe ein hoher ist:

1. In uncultivirten Zuständen, wo noch wenig Capital erspart ist, wo überdieß die Rechtssicherheit, der Verkehr beschränkt, der Credit unbekannt ist. In solchen Zuständen und bei solchen Völkern ist die Nachfrage nach

Capitalien groß, das Angebot gering. Die Sicherheitsprämie muß hoch sein. Selbst die vorhandenen Capitalien finden nicht so schnell Anlageplätze, weil der Verkehr noch zu unbedeutend ist und der Credit zu wenig ausgebildet. So war es möglich, daß vom 12. bis 14. Jahrhundert der Capitalzins in England und Frankreich meistens 20 % betrug und daß auch in neuerer Zeit in weniger cultivirten Ländern viel höhere Zinsen gezahlt werden als in Europa.

2. Bei cultivirten Völkern pflegt der Zinsfuß höher zu werden in allen Zuständen der Rechtsunsicherheit, namentlich in kriegerischer Zeit; ferner bei einer starken Vermehrung der Capitalsnachfrage; so namentlich bei großen Staatsanleihen, Eisenbahnbauten u. dergl.

Der Capitalzins pflegt mit der steigenden Cultur und der erstarkenden Volkswirthschaft zu sinken. So sank der gesetzliche Zins in Frankreich von 10 % im 16. Jahrhundert auf 5 % in der neuesten Zeit. Der russische Zinsfuß sank vom 11. bis 16 Jahrhundert von 40 % auf 20 %. Die Gründe dieses Sinkens liegen darin, daß bei zunehmender Cultur die Rechtssicherheit sich vermehrt und die Sicherheitsprämie deßhalb geringer werden kann, daß der Credit der Schuldner immer bekannter wird, die Capitalien und ihr Angebot sich beständig vermehren. Das Sinken des Zinsfußes zeigt sich früher in den großen Städten als auf dem Lande.

Dauernd niedriger Zinsfuß ist ein Beweis, daß das Volksvermögen und der Credit im Zunehmen sind. Er hat günstige Folgen für die Produktion, indem er es solchen Unternehmern, welche ein eigenes Geschäft gründen wollen, ohne das Capital dazu zu besitzen, ermöglicht, dasselbe leihweise aufzubringen. Das ist viel leichter möglich bei niedrigem als bei hohem Zinse. Für die Capitalbesitzer, welche nicht im Stande sind, ihre Capitalien entsprechend zu vermehren, ist allerdings das fortwährende Sinken des Zinsfußes nicht günstig. Aber für die ganze Volkswirthschaft ist das kein Nachtheil, denn die Capitalisten werden durch dieses Sinken des Zinsfußes aufmerksam gemacht, daß auch sie die Pflicht haben, an der Volkswirthschaft, an der allgemeinen Wertherhöhung thätigen Antheil zu nehmen. Uebrigens sinkt der Zinsfuß nur langsam, da es auch in solchen Ländern, deren Wirthschaft stetig fortschreitet, manche Hindernisse dieses Sinkens gibt. Solche Hindernisse liegen in jeder Vermehrung der Capitalsnachfrage, in jedem Uebergange zu intensiveren Wirthschaftsmethoden. Ueberhaupt kann der Zinsfuß wohl nur bis zu einem gewissen Punkte sinken. Würde er zu niedrig, so würden die trägeren Capitalbesitzer ihre Capitalien lieber ganz aufzehren; die regsameren und klügeren würden die Capitalien lieber in alle erdenklichen Unternehmungen wenden. Immer aber gibt das Sinken des Zinsfußes neben aller Erleichterung der Produktion Veranlassung, daß die Gebrauchsvorräthe im Verhältnisse zu den Produktivcapitalien vermehrt werden.

Gleichgewicht des Zinses. In einem wirthschaftlichen Gebiet trachtet der Preis der verschiedenen Kapitalnutzungen nach einem gewissen Gleichgewicht, nach dem Niveau des landesüblichen Zinsfußes. Wäre ein Wirthschaftszweig im Stande, höhere Zinsen zu tragen, als ein anderer, so würde Capital überströmen und das Niveau wieder abgleichen. Alle Verschiedenheit von Zinszahlungen ist immer scheinbar, liegt nur in der Verschiedenheit der Sicherheitsprämie; diese schwankt, das Niveau des Zinses bleibt.

Mit dem Steigen des Weltverkehrs dehnt sich dieses Gleichgewicht des Zinses über die Welt aus.

So kommt es, daß wirthschaftlich sehr vorgeschrittene Länder, wo der Zins-

fuß niedrig steht, einen Theil ihrer Capitalien nach solchen Ländern übersiedeln, wo der Zins noch ein hoher ist.

Die Capitalisten selber wandern selten aus; weil die Anhänglichkeit an die Heimath beim wohlhabenden Menschen stärker ist, als die höheren Prozente.

Häufiger kommt es vor, daß Niederlassungen zu Handelsunternehmungen in der Fremde gegründet werden und daß man solchen Niederlassungen oder dem Seehandel die Capitalien überläßt.

Es ist indessen ein ziemlich gefährliches Unternehmen, Geld in fremdes Land zu bringen, damit es dort Zinsen trage. Häufig gehen bei dieser Spekulation Capital und Zinsen verloren. Denn rohe Völker haben nicht immer dieselben Anschauungen über Credit, Zins und Eigenthum, als civilisirte.

Die Auswanderung der Capitalien findet meistens auf dem Wege des Credits statt. Privatcreditgeschäfte zwar sind nicht häufig im internationalen Verkehr. Dagegen leiht man häufig ausländischen Staaten oder großen ausländischen Corporationen, deren Credit bekannt ist. Am häufigsten aber leiht man, indem man dem Auslande Waaren verkauft und deren Bezahlung erst später, aber mit Zinsen, verlangt. Je niedriger der Zinsfuß eines Landes ist, um so leichter und länger kann es einem anderen Credit geben.

Der Gewinn.

Wesen des Gewinns. Wer als Unternehmer die fruchtbringende Vereinigung von Capital und Arbeit herstellt, der hat — mögen nun seine Arbeitskräfte oder seine Capitalien, oder beide nur theilweise sein Eigenthum, theilweise dagegen geliehene gewesen sein — eine ganz besondere Vergütung für diese wirthschaftliche That: den Gewinn. Der Gewinn im weitesten Sinne des Wortes ist der Ueberschuß des Preises der Produkte über den Betrag derjenigen Kosten hinaus, welche zur Herstellung und Marktlieferung der Produkte aufgewendet wurden.

Der Gewinn ist der Zweck des Unternehmens. Das Charakteristische am Unternehmen ist der Versuch. Wer etwas unternimmt, kennt den Erfolg seiner Unternehmung nicht ganz genau; er kann Gewinn oder Verlust erzielen.

Jede Unternehmung hat den Charakter der Neuheit. Wenn auch unzählige Unternehmer einen und denselben Erwerbszweig ergreifen, schaffen sie doch alle in verschiedener Weise und unter verschiedenen Umständen. Die Art der Produktion, die Umstände, die Hülfsmittel, die Absatzgelegenheiten sind nie ganz die gleichen.

Für diesen Versuch, für die damit verbundene Gefahr steht der Gewinn in Aussicht. Er muß in Aussicht stehen; sonst würde es niemandem einfallen, Capital mit Arbeit zu befruchten und dabei beide zu riskiren.

Das eigentliche Wesen des Gewinns liegt eben darin, daß er das Aequivalent für den Verlust ist. Der Gewinn eines Jahres muß den Verlust eines anderen decken. Aber damit ist der Unternehmer nicht zufrieden. Ihm wäre schlecht gedient, wenn er nach einer Reihe von Jahren blos mit so viel Erfolg gearbeitet hätte, daß er im Ganzen keinen Verlust gehabt hat. Er will vielmehr Erübrigungen erzielen. Aus welchem Theile des Ertrags aber werden dieselben gewonnen? kann man sie angesammelten Arbeitslohn des Unternehmers nennen oder angesammelte Sicherheitsprämien, welche angesammelt werden konnten, weil sie nicht zur Verwendung gelangten?

Sie sind nicht ganz das eine und sind nicht ganz das andere.

Entstehung des Gewinns. Leistungen gleicher Art haben vor dem consumirenden Publikum den gleichen Preis, werden aber mit verschiedenen Kosten von den verschiedenen Unternehmern produzirt. Den höchsten Ueberschuß über die Kosten erhält der, welcher unter den günstigsten Verhältnissen produzirt.

So entsteht der Gewinn:

1. Für den, der die Eigenthümlichkeiten der Nachfrage am besten erkannt hat, den Geschmack des Publikums am frühesten und am genauesten durchschaut und am raschesten dazu thut, diesem Geschmacke zu dienen, sowie für den, der etwa im Stande ist, selbst schlummernde Geschmacksrichtungen des Publikums zu wecken und ihnen zuerst etwas zu bieten.

2. Für den, der bisher werthlosen Dingen und Kräften zuerst und in größter Ausdehnung einen Platz in der produktiven Thätigkeit einräumt.

3. Für den, der seine eigene und fremde Arbeitskraft am besten erkannt, gewürdigt, getheilt und angeordnet hat.

4. Für den, der die verschiedenartigen Capitalien am richtigsten zu schätzen und in der geeignetsten Weise zu verwerthen weiß.

5. Für den, der die besten Absatzquellen seiner Leistungen aufzufinden versteht und seinen Absatzkreis am weitesten ausdehnt.

6. Für den, der die geeignetste Einkaufs- und Verkaufszeit wählt.

7. Für den, der die besten Verkehrswege zur Verfügung hatte oder ausfindig machte, die besten Mittel zur Aufbewahrung, sicheren Verpackung &c. kennt; endlich

8. Für den, welcher das größte Risico auf sich nahm, sei es nun, daß die Ungewißheit des Gelingens der Produktion oder der Nachfrage am größten war; sei es, daß seine riskirten Capitalien oder Arbeitsleistungen großartiger waren, als jene seiner Concurrenten.

In den meisten dieser Fälle ist zwar die Entstehung des Gewinns eine *absichtliche*, vom Unternehmer herbeigeführte. Aber in sehr vielen Fällen ist sie auch eine *zufällige*.

Bestandtheile des Gewinns. Will man den reinen Gewinn eines Unternehmens erfahren, so muß man von dem nach Abzug der berechenbaren Produktionskosten noch übrig bleibenden Reinertrage abziehen:

1. den Arbeitslohn des Unternehmers selbst;

2. die Sicherheitsprämie, d. h. jenen Theil des Gewinns, welchen der Unternehmer beiseite legen muß, um damit das mögliche Risico zu decken.

Beides sind aber meistens unberechenbare Größen und unterscheiden sich dadurch eben von den *berechenbaren* Produktionskosten.

Der Arbeitslohn, welchen der Unternehmer für sich selbst in Anschlag bringen darf, läßt sich ungefähr abschätzen, wenn der Unternehmer beobachtet, was Leute seines Bildungsgrades, die nicht selbst Unternehmer sind, bei gleichem Fleiße wie er, an Lohn oder Gehalt im Staatsdienste &c. beziehen.

Die Sicherheitsprämie läßt sich fast nie genau berechnen. Sie fällt dann hinweg, wenn der aus dem Gewinn angesammelte Reservefonds so groß ist, wie derjenige Verlust, welcher entstehen würde, wenn der Unternehmer plötzlich ganz aufhören müßte.

Einen Arbeitslohn für sich selbst muß der Unternehmer jedenfalls in Anschlag bringen. Seine Zeit, seine Opfer an Kraft muß er sich berechnen; denn er hätte ja, wenn er nicht in seinem Unternehmen gearbeitet hätte, mit diesen Opfern sich als Dirigent eines fremden Unternehmens Gehalt verdienen können.

Die Höhe des Unternehmergewinns. Dieselbe bestimmt sich im Wesentlichen:

1. Durch die Höhe des Capitalzinses. Der durchschnittliche Gewinn, der in einem Lande von Unternehmern gemacht wird, kann im Verhältniß zum Capitalzins nicht zu hoch sein. Sonst würden viele Capitalisten sich entschließen, selbst Unternehmer zu werden und eine Menge capitalloser Arbeiter könnte ebenfalls mit fremdem Capital Unternehmungen anfangen. Dadurch würde die Concurrenz der Unternehmer sehr vermehrt und ihr Gewinn müßte wieder geringer werden. Wäre dagegen der durchschnittliche Gewinn der Unternehmer gegenüber dem Capitalzinse allzu niedrig, so würde kein Mensch Unternehmer sein wollen. Weil aber in diesem Falle die Capitalien keine geeignete Verwendung fänden, müßte auch der Capitalzins entsprechend sinken.

2. In geringerem Grade nimmt auch die Höhe des Arbeitslohnes Einfluß auf den Gewinn der Unternehmer. Bei hohem Lohne ist es nämlich den Arbeitern leicht, Ersparnisse anzusammeln und selbst Unternehmungen zu beginnen, und so die Concurrenz der Unternehmer zu vermehren.

3. Durch die Gefahr des Unternehmens. Schon oben wurde erwähnt, wie das Risiko nothwendig in dem Gewinne ein Aequivalent finden muß.

4. Durch die Größe der Uuternehmung. Große Unternehmungen können leichter durch Arbeitstheilung, durch vortheilhafte Anordnung des Anlage- und Betriebskapitals an den Produktionskosten sparen als kleinere. Die Last der Geschäftsführung wächst nicht in gleichem Maße wie die Größe des Unternehmens. Doch gibt es einen Punkt, wo der Gewinn aufhört mit der Größe des Unternehmens gleichen Schritt zu halten. Das ist dann der Fall, wenn das Unternehmen so groß wird, daß es nicht mehr von einem Einzigen überwacht werden kann.

5. Durch die nothwendigen Eigenschaften des Unternehmers. Dieselben sind im Einzelnen schon früher erwähnt worden. Je seltener diese Eigenschaften sich finden und je mehr die eine oder andere derselben für einen gewissen Geschäftsbetrieb nothwendig ist, umsomehr beschränkt sie die Zahl der concurrirenden Unternehmer und erhöht den Gewinn Derjenigen, welche sie besitzen.

6. Durch besondere, an der Unternehmung etwa haftende Unannehmlichkeiten. Z. B. in dem Falle, wo der Unternehmer während der Dauer der Unternehmung auf die Genüsse der Civilisation oder des Familienlebens verzichten muß: bei Unternehmungen zur See oder in fernen und uncivilisirten Ländern.

7. Endlich wird die Höhe des Gewinnes auch vielfach durch zahllose Ereignisse beeinflußt, die auf den Ruf des Unternehmens einwirken, sowie durch die mehr oder weniger edlen Kunstgriffe des Unternehmers bei der Erhöhung dieses Rufes; durch Reklame und Schwindel.

Bewegung und Vertheilung des Gewinns. Auf höheren Culturstufen pflegt der durchschnittliche Gewinn der Unternehmer zu sinken, ebenso wie der Zinsfuß sinkt. Doch ist dieses Sinken nur ein scheinbares; es ist nur ein Sinken der im Gewinn enthaltenen Sicherheitsprämie. Und diese darf in entwickelteren Wirthschaftszuständen kleiner werden, weil ja mit den Fortschritten der Civilisation auch die Gefahren, denen die Unternehmungen ausgesetzt sind, kleiner werden. Auch die zunehmende Volksbildung vermehrt die Zahl der selbstständigen Unternehmer, damit deren Concurrenz, und verringert deßhalb den durchschnittlichen Gewinn.

Wenn der Gewinn, den ein Unternehmer macht, dauernd und energisch sich verringert, so muß der Unternehmer suchen, an der Arbeit und dem Capitale zu sparen. Steigt der Gewinn dauernd, so kommt die Erhöhung dem Unternehmer zu Gute, so lange er sich gegen die Concurrenz erwehren kann. Wenn er Geschäftsgeheimnisse besitzt, welche ihm eine vortheilhaftere Geschäftsführung ermöglichen, als seinen Concurrenten, so kann er sich dauernd höheren Gewinn wahren. Kann er die Fortdauer seines höheren Gewinnes in irgend welcher Weise verbürgen, z. B. durch Besitz großer Kundschaften oder werthvoller Geschäftsgeheimnisse, dann nimmt dieser Vortheil den Charakter eines Capitals an und kann verkauft werden. Jene Fortschritte der einzelnen Geschäftszweige, welche nicht Geschäftsgeheimnisse bleiben, bringen zunächst denjenigen Unternehmern Vortheile, von welchen sie ausgehen. Werden aber solche Verbesserungen bekannt, so werden sie auch von anderen Unternehmern nachgeahmt; dann sinkt der Unternehmergewinn und zwar zu Gunsten des Publikums.

Stellung des Gewinns zum Lohn und Zins. Der Gewinn ist ein Einkommen, welches im ursprünglichen Zustande der menschlichen Wirthschaft jeder einzelne überhaupt thätige Mensch neben dem Arbeitslohne und dem freilich oft verschwindend kleinen Capitalzinse, wenn auch ununterscheidbar, bezog und welches zugleich die meisten Reichthümer bildet. Der Capitalist, der nicht selbst etwas unternimmt, kann seinen Reichthum nur langsam durch Ersparniß vermehren; ebenso langsam der Lohnarbeiter durch Zurücklegen eines Theiles seines Lohnes. Rascher Reichthumerwerb ist nur dem Unternehmer möglich, welcher Gewinn bezieht. Wie der Arbeiter vom Capitalisten, sondert sich im modernen Wirthschaftsbetrieb auch der Unternehmer von diesen beiden immer schärfer; immer ausgeprägter wird die Verschiedenheit der Thätigkeit und die ganze wirthschaftliche Stellung. Doch gibt es immerhin Uebergänge zwischen diesen verschiedenen wirthschaftlichen Klassen, welche zeigen, daß eine absolute und unübersteigbare Schranke zwischen den einzelnen nicht vorhanden ist.

Jeder Arbeiter erscheint als Unternehmer in dem Moment, wo er sich entschließt, seine Kräfte einem bestimmten Arbeitszweige zu widmen, wo er seinen Beruf wählt oder wechselt, ja selbst dann, wenn er seine Arbeit, um Lohnerhöhung zu erzwingen, einstellt. In solchen Momenten fühlt er sich auch als Unternehmer.

Ebenso erscheint jeder Capitalist als Unternehmer in dem Momente, wenn er seine Capitalien irgendwo anlegt, wenn er sich entschließt, dieß oder jenes zinstragende Papier zu kaufen, zu verkaufen oder zu vertauschen. Der Actienbesitzer hat mehr den Charakter des Unternehmers, als der Besitzer von Papieren, welche festen Zins tragen.

Umgekehrt erscheint der Unternehmer bloß als Arbeiter, wenn er ein bereits begonnenes Geschäft, dessen Absatz und Ertrag schon feststeht, im bisherigen Geleise fortführt. Jede Erweiterung oder Aenderung des Betriebs läßt ihn dagegen wieder als Unternehmer erscheinen. Und ebenso erscheint er auch als Capitalist, wenn er den Betrieb, wie er begonnen, fortführt; wird aber sofort wieder zum Unternehmer, wenn er neues Capital in sein Geschäft steckt.

Uebrigens finden sich auch unter den Unternehmern selbst Abstufungen und Klassen. Sie unterscheiden sich zumeist durch die Art der Capitalien, welche im Unternehmen stecken.

Die flüssigsten Capitalien befinden sich in den Handelsunternehmungen. Hier ist die Gefahr am größten, aber auch der Gewinn.

Weniger beweglich sind jene Capitalien, welche in industriellen Unter-

nehmungen liegen. Darum pflegen bei solchen Unternehmungen zwar weniger auffallende Reichthümer erworben zu werden, wie bei den Handelsunternehmungen, aber auch weniger Bankerotte vorzukommen.

Die wenigst flüssigen Capitalien befinden sich bei den Unternehmungen land- und forstwirthschaftlicher Natur. Hier ist die Gefahr eine noch geringere, aber mit ihr auch der Gewinn.

Den Uebergang von der Klasse der Unternehmer zur Arbeiterklasse bilden die sogenannten liberalen Berufsarten, die höheren Dienstleistungen. Wenn man bedenkt, daß Alle, welche solche Berufsarten ergreifen, eine Summe von Kenntnissen besitzen müssen, und daß diese Kenntnisse ebenfalls Capitalien repräsentiren, so erscheinen solche Berufszweige in vieler Hinsicht als Unternehmungen.

Die Capitalisten haben längst den wirthschaftlichen Vortheil erkannt, welchen die Unternehmer vor ihnen voraus haben. Sie haben sich daher angewöhnt, in mehr oder weniger vorsichtiger Weise selbst Unternehmer zu spielen dadurch, daß sie sich mit einem Theil ihres Vermögens an Actienunternehmungen betheiligen oder Unternehmern riskirte Darlehen gewähren.

Die Rente.

Wesen derselben. Wenn die Quelle des Gewinnes eine dauernde wird, erhält sie den Charakter des Capitals und der Jahr für Jahr sich ergebende Gewinn wird zu einer Rente. Der Ausdruck Rente wird zwar noch in mehrfacher Bedeutung gebraucht; er wird häufig gleichbedeutend mit Capitalzins gebraucht und man gebraucht ihn auch für eine besondere Art von Staatsschulden. Die Volkswirthschaftslehre dagegen faßt den Begriff der Rente in dem obengenannten Sinne.

Es läßt sich die Entstehung der Rente in verschiedenen Formen beobachten. Alle drei Factoren der Produktion: die Natur, die Arbeit und das Capital geben Veranlassung zur Entstehung von Renten. Am deutlichsten bemerkbar war aber von jeher die Entstehung der Rente aus der Occupation von Naturgütern, als sog. Bodenrente. Diese hat deßhalb auch eine weit eingehendere Beachtung gefunden, als die Ausbildung der Arbeitsrente und der Capitalrente.

Grund- oder Bodenrente. Unter der sog. Grundrente, Bodenrente oder Landrente versteht man die Rente, welche der Grundeigenthümer von dem Grunde und Boden bezieht. Sie entsteht mit der allmähligen Occupation und Bearbeitung des Bodens. In allen Ländern, wo die Ansiedlung ein bisher noch unbetretenes Land in Angriff nimmt, wählt sie zuerst den am besten convenirenden Boden und sieht dabei sowohl auf Produktionsfähigkeit, als auf Sicherheit, günstigen Verkehr u. s. f. So lange solche Grundstücke in gleicher Güte zu haben sind, vergilt der Preis ihrer Erzeugnisse die Produktionskosten. Im weiteren Verlaufe der Wirthschaft müssen dann allmählig minder günstige Ländereien in Angriff genommen werden. Dann werden alle Bodenprodukte gleich hoch ausgeboten, aber die Produkte der für die Bewirthschaftung günstigeren Ländereien enthalten in ihrem Preise mehr Gewinn, als die der minder brauchbaren. Auf diese Weise wird der Besitz Einzelner Quelle eines dauernden Rentenbezugs. Er ist Capital geworden. Der schlechteste Boden in einem Lande, der überhaupt noch bebaut wird, braucht gar keine Rente abzuwerfen; er ist eben kein Capital mehr; er gibt nur den Arbeitslohn

und die Zinsen der hineingewendeten Betriebscapitalien zurück. Die Thatsache, daß auf dem schlechtesten Boden gar keine Grundrente möglich sei, wird häufig dadurch unklar gemacht, daß schlechter Boden mit besserem zu einem wirthschaftlichen Ganzen verbunden wird. Die Grundrente kann entweder als natürliche von dem Bewirthschafter selbst, oder als ausbedungen im Falle der Verpachtung bezogen werden.

Würden die übrigen freien Güter, welche die Natur darbietet, ebenso ausschließlich in Besitz genommen werden können, wie jene Grundstücke, welche bisher kein Privateigenthum gewesen sind, dann würden sie, wenn sie auch nach einander in Benützung genommen würden, eine Rente geben.

In der Grundrente stecken Arbeitslöhne, Capitalzins und Gewinn, und zwar in der Regel so vereinigt, daß sie nicht unterscheidbar werden.

Arbeitsrente, Lohnrente. Ebenso wie bei der Occupation von freien Gütern läßt sich auch die Bildung einer Rente an der Arbeitsthätigkeit beobachten. Man spricht demgemäß von Lohnrente oder Arbeitsrente. Die Entstehung einer solchen Rente erklärt sich folgendermaßen. Der Arbeitslohn, den ein Arbeiter bezieht, ist nicht bloß Kostenersatz; sondern ein Theil davon ist auch als Gewinn zu betrachten. Jeder Arbeiter, der seine Arbeitskraft irgendwie ausbildet, läuft Gefahr, sie nicht ganz verwerthen zu können. Für diese Gefahr muß ein gewisser, oft verschwindend kleiner, oft sehr großer Gewinn in Aussicht stehen. Bloß dem Arbeiter mit ganz unausgebildeter Arbeitskraft, dem Taglöhner, ist dieser Gewinn ganz versagt. Dagegen pflegt dieser Gewinn besonders hoch zu werden in den persönlichen Dienstleistungen bei den sog. liberalen Professionen und namentlich dann, wenn zum Risiko des Arbeiters noch eine besondere glückliche Begabung hinzutritt. Dann ist der Arbeitslohn einer sehr bedeutenden Steigerung fähig. Offenbar aber ist ein so hoch gestiegener Arbeitslohn kein bloßer Kostenersatz mehr, sondern es zeigt sich da, daß auch die Arbeitsleistung zum Gewinn befähigt. Die Unternehmerstellung tritt hervor und die dauernde Ausnützung der eigenthümlichen Arbeitsvortheile gewinnt den Charakter eines Rentenbezuges. Diese Arbeitsrente unterscheidet sich von der Grundrente dadurch, daß sie in der Persönlichkeit begründet liegt, unübertragbar ist und nur so lange währt, als die Arbeitsfähigkeit des Begünstigten.

Zinsrente. Ebenso wie der Arbeiter, tritt auch der Capitalist manchmal in die Stellung eines Unternehmers; nämlich dann, wenn er seine Capitalien einer neuen Unternehmung anvertraut, von welcher er noch nicht weiß, wie sie sich rentiren wird. In diesem Falle genießt der Capitalist, theils für das übernommene Risiko, theils für den glücklichen Griff, den er gemacht, wenn es gut geht, einen ungewöhnlich hohen Zins. Wird dieser Zinsbezug ein dauernder, so gewinnt er ebenfalls den Charakter einer Rente und man spricht dann von Zinsrente. Ihre Auf- und Abwärtsbewegung steht unter denselben Gesetzen, wie diejenige des Capitalzinses; ist sie einmal vorhanden, so ist sie vom Capitalzins nicht mehr zu unterscheiden.

V. Die Consumtion.

Wesen der Consumtion.

Da die Güter die Aufgabe haben, zur Befriedigung der Bedürfnisse zu dienen, so ist es ihre Bestimmung, schließlich consumirt zu werden. Diejenigen

wirthschaftlichen Erscheinungen, die im Bereiche der Consumtion noch von Wichtigkeit sind, sind nur wenige.

Verschiedenheiten der Consumtion. Vor Allem bemerkt man, daß die Consumtion auf die Güter einen sehr verschiedenen Einfluß äußert. Es gibt eine Reihe von Unterschieden des Verbrauches, welche in der Natur der Güter selbst begründet sind. Die verschiedenen Gruppen von Gütern werden ja zu ungemein verschiedenen Zwecken verwendet; häufig kann ein Gut selbst zu verschiedenen Zwecken gebraucht werden. Diese verschiedenen Zwecke wirken bald mehr, bald weniger zerstörend auf den Bestand des Gutes. Bei einzelnen Gütern liegt es in ihrem Wesen, daß sie durch die Consumtion vollständig zerstört werden; im Wesen anderer dagegen liegt es, daß man sie nicht verbraucht, sondern nur gebraucht und bei der Anwendung möglichst schonend zu Werke geht. Der Mensch und die Natur arbeiten gleichzeitig an der Zerstörung aller vorhandenen Werthe, aber in sehr verschiedener Weise; die Natur nach ihren Gesetzen, der Mensch theils nach seinen Bedürfnissen, theils nach den verschieden aufgefaßten Regeln von Nützlichkeit und Sparsamkeit. Hiezu kömmt aber auch noch, daß die Entstehungsart der Güter, ihr Bestand aus Arbeitsmaterial und aus aufgespeicherter Arbeitsthätigkeit ungemein mannigfachen Einfluß auf ihre Dauerhaftigkeit äußert. Je mehr menschliche Arbeit in einem Produkte aufgegangen ist, je sorgfältiger daran gearbeitet wurde, um so sorgfältiger wird es auch in der Regel beim Gebrauche behandelt, um so dauerhafter pflegt es zu sein. Die Consumtion von sog. Rohprodukten, deren Bestimmung es ist, in den Werkstätten der Industrie consumirt zu werden und aus denselben als Fabrikate hervorzugehen, ist nothwendig eine ganz andere, als die Consumtion von solchen Rohstoffen, die unmittelbar zur Nahrung und ähnlichen Zwecken verbraucht werden; sie ist ebenfalls eine andere bei den Fabrikaten; und zwar wieder verschieden bei den Erzeugnissen des Kleingewerbes, bei den Erzeugnissen der maschinenmäßigen Großindustrie und bei den Erzeugnissen des Kunstgewerbes oder der Kunst selbst. Diese letzteren, am wenigsten für einen zerstörend wirkenden Gebrauch bestimmt, pflegen unter allen menschlichen Erzeugnissen die längste Dauer zu haben.

Weitere Unterschiede der Consumtion ergeben sich, wenn man berücksichtigt, was nach dem Verbrauche eines Gutes übrig bleibt. Selbst wenn die Güter verbraucht werden, sind es immer nur Theile, die aus dem Bereiche der Werthe verschwinden. Sehr häufig bleiben Reste der verbrauchten Güter zurück, die noch einen, wenn auch geringen Werth haben. Und diese Reste aus dem Gebiete der Wirthschaft sich nicht entfernen zu lassen, sondern sie sobald als möglich wieder neuen produktiven Zwecken dienstbar zu machen, ist ebenfalls eine wichtige Aufgabe der Volkswirthschaft. Die moderne Technik leistet immer Größeres in Bezug auf die Wiederverjüngung von abgebrauchten Produkten, z. B. im Gebiete der Papierfabrikation, der Shoddy-Industrie, Dünger-Fabrikation u. s. f.

Sehr bedeutende Consumtionsunterschiede ergeben sich endlich, wenn man die Person der Consumenten betrachtet. Es ist zwar jeder Mensch ein Consument und der Ausdruck „Consument" kann daher nicht für eine besondere Menschenklasse gebraucht werden, sondern er wird gewöhnlich gebraucht, indem man den Produzenten gewisser Güter die Consumenten gegenüberstellt. Die Verschiedenheit des Güterverbrauches durch die Consumenten zeigt sich zunächst in der Verschiedenheit der Bedürfnisse, in der Mannigfaltigkeit und in der Massenhaftigkeit der verbrauchten Güter, aber auch in der größeren oder

geringeren Sorgfalt, mit welcher je nach der Laune, der Vorsicht und Ueberlegung des Consumenten die Consumtion stattfindet.

Verschwendung. Ein Güterverbrauch, welcher die künftigen Bedürfnisse und ihre Befriedigung nicht in vernünftige Berücksichtigung bringt, ist Verschwendung. Es läßt sich eine ganze Reihe von Verbrauchshandlungen aufzählen, welche alle in den Begriff der Verschwendung fallen. Es verschwendet, wer Güter zerstört, ohne irgend einem Bedürfnisse zu dienen; wer mehr Güter zur Befriedigung eines Bedürfnisses braucht, als nothwendig wären; wer theure Güter verbraucht, wo wohlfeile denselben Zweck erfüllten; wer Capital verbraucht und dadurch für immer eine Nutzung vernichtet, statt bloß Einkommen zu verbrauchen (nur ausnahmsweise ist Capitalverbrauch keine Verschwendung); wer mit Gütern, welche dauernde Bedürfnisse befriedigen könnten, bloß vorübergehende Bedürfnisse befriedigt.

Die Verschwendung hat zur Folge für den Verschwender selbst eine Verminderung seiner wirthschaftlichen Wohlfahrt; für die gesammte Volkswirthschaft ist die Verschwendung eines Einzelnen bedeutungslos. Wichtig wird dagegen für die gesammte Volkswirthschaft die Verschwendung ganzer Volksklassen. Solche in weiteren Kreisen übliche Verschwendung läßt wohl eine vermehrte Nachfrage nach manchen Produkten, namentlich nach Luxusartikeln entstehen. Diese vermehrte Nachfrage wirkt auf manche Waarenpreise erhöhend. Hiebei machen manche Produzenten einen mehr als landesüblichen Gewinn, bis das Angebot der Produkte sich vermehrt. Mit der Zeit aber zeigen sich die Capitalien der Verschwender erschöpft, es vermindert sich die Nachfrage nach Luxusartikeln und die Produzenten kommen in Schaden. Bei jeder großen Verschwendung läuft immer Geld auf unproduktive Weise um; es werden immer Güter zerstört, der Volkswohlstand geschmälert und das Vermögen der zu Grunde gegangenen Verschwender kömmt leider meistens in die Hände Derjenigen, welche sie zu Grunde gerichtet haben.

Geiz. Der Geiz erspart Güter durch Vernachlässigung gegenwärtiger Bedürfnisse. Er opfert die Bedürfnisse den Gütern auf. Geizig ist, wer vernünftige, sittliche Bedürfnisse nicht befriedigt, welche ohne Schaden für die Zukunft befriedigt werden könnten. Aus dem Wirthschaftsleben der Gegenwart ist der Geiz so ziemlich verdrängt worden; an seine Stelle tritt ein vielfach übertriebener Erwerbseifer mit Genußsucht verbunden. Die Folgen des Geizes direkt für die gesammte Volkswirthschaft sind nicht nachtheilig, da ja die Ersparnisse des Geizigen nach seinem Tode wieder der Produktion zu gute kommen.

Sparsamkeit. Zwischen Geiz und Verschwendung steht die Sparsamkeit inmitten. Man versteht unter ihr jenen Grad des Güterverbrauches, welcher gegenwärtige und künftige Bedürfnisse in gleicher vernünftiger Weise berücksichtigt und jedes Bedürfniß auf die billigste Weise befriedigt. Die Sparsamkeit beabsichtigt Schonung und Vermehrung des Vermögens und ihre Mittel zu diesem Zwecke sind: stetige Berechnung des ganzen Vermögensstandes; vernünftige Vergleichung der Bedürfnisse; Befriedigung nur solcher Bedürfnisse, die nach dem Stande des Vermögens auch künftig befriedigt werden können; Befriedigung der Bedürfnisse mit möglichst wenigen, möglichst billigen, möglichst dauerhaften Gütern; sorgfältige Aufbewahrung, sichere Anlage des Vermögens und sofortige produktive Verwendung aller Ersparnisse.

Die Wirkungen der Sparsamkeit richten sich nach der Art, in welcher das Ersparte verwendet wird.

Wird das Ersparte blos aufgehoben und nicht produktiv verwendet, so ist diese Ersparniß von keinem bedeutenden wirthschaftlichen Erfolg.

Wird dagegen die Ersparniß zur Bildung eines produktiven Capitals benützt, so erhalten die ersparten Gütervorräthe andere Arbeiter, andere Bedingungen der Produktion und der Vertheilung, und andere Consumenten.

Alle Capitalsersparniß hat ihre durch die Vernunft gebotenen Grenzen. Da die Ersparniß zwischen Verschwendung und Geiz inmitten liegt, grenzt sie auf beiden Seiten an Uebel. Wenn man sich etwas erspart, muß man sich fragen, wofür man spart und wohin man das Ersparte verwendet. Man wird dann durch Ersparniß seine Gebrauchsvorräthe, aber nur bis zu dem Grade vermehren, wo die Verschwendung anfangen würde. Und man wird das Produktivcapital aus den Ersparnissen vermehren, soweit die Produktion durch solche Zuwendung von Ersparnissen wirklich gesteigert werden kann.

Wie bei einzelnen Menschen, finden sich auch bei ganzen Völkern die Unterschiede verschwenderischer und sparsamer Charaktere. Doch kann bei ganzen Völkern der Gegensatz nie so auffallend werden, wie bei einzelnen Menschen.

Der Luxus.

Wesen des Luxus. Unter allen wirthschaftlichen Erscheinungen ist die glänzendste der Luxus, in welchem wir die höchste und duftigste Blüthe der Volkswirthschaft erkennen. Man pflegt alle Ersparnisse und Dinge nach ihrer Nützlichkeit zu beurtheilen. Der Mensch verlangt zunächst das Nothwendige und Nützliche, aber hiezu auch eine Bedürfnißbefriedigung, die über die Grenzen des Nützlichen hinausgeht. Diese bezeichnet man als Luxus. Jeder einzelne Mensch, jede Familie, jeder Stand, jedes Volk und jedes Zeitalter nennt alles Dasjenige Luxus, was ihm selbst entbehrlich scheint. Gegensatz des Luxus ist das Nützliche und Nothwendige. Allerdings ist der Begriff des Entbehrlichen ein durchaus verschiedener. Der Eine findet dieß entbehrlich, der Andere jenes.

Wirkungen des Luxus. Aller Luxus kann eine zweifache Aufgabe haben: entweder die Veranlassung eines gewissen äußeren Eindruckes z. B. durch äußeren Prunk oder die Erzeugung einer wirklichen Bedürfnißbefriedigung.

Nur die absolute Nützlichkeitstheorie kann den Luxus verdammen. Sie hat aber keine Berechtigung. Denn trotz seiner Nachtheile ist der Luxus mit Allem, was an ihm hängt, eine energische Ursache für den Menschen zur Arbeit. Er fördert immerfort die Produktion; er veranlaßt stets neue Erfindungen, neue Gedankenarbeit. Wenn er schlimme Seiten aufweist, so theilt er hierin das Schicksal aller anderen wirthschaftlichen Erscheinungen, die ebenfalls ihre guten und schlimmen Seiten haben. Schlechte moralische Wirkungen äußert er nur, wenn er ein Uebergewicht über den menschlichen Willen bekommt, wenn er die Kraft der Selbstüberwindung und Entbehrung lähmt und den Menschen in verweichlichende Vergnügungen senkt. Dieß ist indessen keineswegs von jeder Art des Luxus zu befürchten.

Der Luxus versieht seine Güter mit besonderen Eigenschaften; Schönheit der Form und Farbe, Duft und Geschmack sind die wichtigsten dieser Eigenschaften. Die eigentlich materielle Grundlage der Luxusgüter ist dabei verhältnißmäßig unbedeutend. Ihr wirthschaftlicher Bestand hat keine sichere Grundlage; die Laune der Zeit erhält sie länger oder zerstört sie rascher als andere Güter; sie bietet ihnen sorgfältigere Schonung und übermüthigste Zerstörung.

Arten des Luxus. In der Geschichte des Luxus unterscheidet man:

1. Die Anfänge des Luxus. In seinen Anfängen zeigt sich der Luxus immer roh, mehr durch Quantität als durch Qualität des Verbrauchten wirkend, mehr in kostspieliger Pracht als wirklicher Bequemlichkeit bestehend. Ihn charakterisiren die rohesten Genüsse mit ihrer Entartung.

2. Mit zunehmender Bildung der Völker erreicht der Luxus seine höchste Blüthe; er richtet sich nicht mehr auf unbequemen Prunk, sondern auf geschmackvolle und gesunde Lebensgenüsse. Hier führt er den Menschen vielfach in natürliche Zustände zurück, verschafft ihm durch Massenproduktion eine Reihe von wohlfeilen Gütern, ersetzt durch Geschmack Manches an Pracht und erfüllt das ganze Leben der Völker. Seine edelsten und feinsten Genüsse werden auch den Aermeren zugänglich: Theilnahme an dem Kunstleben der Nation 2c. Günstige Folgen des Luxus können nur von diesem in der Blüthe befindlichen Luxus gerühmt werden. Er liebt es, sich mit Geist zu verbinden und in dieser Verbindung zur Kunst zu werden.

3. Der Luxus kann auch vollkommen entarten. Dann treten wieder die Kostspieligkeit, der äußere Prunk hervor; an die Stelle der Schönheit tritt das Pikante und Raffinirte; an die Stelle der Bequemlichkeit die Verweichlichung. Großartige Beispiele eines entarteten Luxus zeigen die älteren orientalischen Völker, die römische Kaiserzeit; aber auch an manchen Orten die Gegenwart.

Gleichgewicht von Consumtion und Produktion.

Bedeutung dieses Gleichgewichtes. Zum Gedeihen jeder Privatwirthschaft und jeder Volkswirthschaft ist eine gleichmäßige Ausbildung von Consumtion und Produktion nöthig. Jede Nachfrage muß ihr Angebot finden, und jedes Angebot seine Nachfrage. Wäre die Produktion schwächer, als die Consumtion, so würde das vorhandene Vermögen stets abnehmen und der Wohlstand sinken. Wäre dagegen die Consumtion schwächer, so würde die Produktion stocken, Capitalien und Arbeiter würden müßig sein, es würde Arbeit vergeblich geleistet worden sein. Um ein Geringes kann allerdings die Consumtion hinter der Produktion zurückbleiben, nämlich um soviel als der zunehmende Gebrauchsvorrath an Gütern aufnimmt. Wenn z. B. ein Kaufmann sein Waarenlager vermehrt, um den Consumenten größere Auswahl zu bieten, und wenn dadurch sein Gesammtvorrath ein größerer wird, so ist das offenbar ein ganz anderer Zustand, als wenn sein Waarenlager sich dadurch vergrößert, daß er die gleiche Waarenmenge vom Produzenten fortbezieht, aber weniger an das Publikum absetzt.

Herstellung des Gleichgewichts. Produktion und Consumtion streben selbst nach dem ihnen nothwendigen Gleichgewichte. Die Consumtion ist geläufig und angenehm, die Produktion dagegen als das Nothwendige erkannt. Nachfrage und Angebot sind die vermittelnden Aeußerungen von Consumtion und Produktion, welche sich an einander messen und sich gleich zu bleiben oder gleich zu werden trachten. Das Produzirte wird dann gekauft, wenn es dem Bedürfnisse entspricht. Zufälligkeiten aller Art können über die Größe des letzteren täuschen.

Störungen dieses Gleichgewichts. Das Gleichgewicht von Produktion und Consumtion kann gestört werden; und wenn solche Störungen bedeutend werden, gewinnen sie den Charakter von wirthschaftlichen Krisen. Solche Krisen können in doppelter Weise eintreten:

1. Entweder bleibt die Produktion hinter der Consumtion zurück, und es entsteht eine Theuerungskrise oder schlechtweg Theuerung. Solche Störungen des Wirthschaftslebens sind bald mehr bald weniger allgemein; sie sind bald natürliche, bald künstliche, bald mehr bald weniger empfindlich und gefährlich; bald wirklich, bald nur scheinbar. Handelt es sich dabei um entbehrliche Güter, so sind die Theuerungen verhältnißmäßig unschädlich: es muß eben das Bedürfniß sich einschränken. Dadurch wird die Nachfrage gemindert und das Gleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot wieder hergestellt. Handelt es sich dagegen um unentbehrliche Güter, dann können derartige Störungen freilich sehr schlimme Folgen haben. Dieß bezieht sich namentlich auf die Theuerung der wichtigsten Lebensmittel, insbesondere des Getreides. Diese aber sind heutzutage durch die Vervollkommnung der Verkehrsmittel immer seltener und unschädlicher geworden.

2. Bleibt die Consumtion hinter der Produktion zurück, so entsteht jene andere Störung des Gleichgewichtes, welche man als Absatzstörung oder Absatzkrise bezeichnet. Die Folge der Absatzstörung liegt zunächst darin, daß Waaren keine Käufer finden. Hiedurch wird der Preis gedrückt und das Einkommen des Unternehmers, mit ihm aber auch das Einkommen der Arbeitskräfte und Capitalien, welche für das Unternehmen arbeiten, verringert. Diese Schädigungen beschränken sich selten auf den einen oder den anderen zuerst gestörten Produktionszweig, obgleich die Absatzstörungen immer nur specielle sind, welche einzelne Unternehmungszweige oder einzelne Gruppen von Unternehmungen betreffen. Die Möglichkeit einer allgemeinen Absatzstörung wird dagegen mit Recht geläugnet. Es ist undenkbar, daß von allen Gütern zugleich mehr hervorgebracht würden, als man kaufen könnte. Denn die Neigung der Menschen nach Erweiterung ihrer Consumtion ist unendlich und nur die Beschränktheit des Einkommens nöthigt zur Beschränkung der Consumtion. Sowie reichliche Vorräthe an allen Dingen da wären, würde sich auch die Kauffähigkeit jedes einzelnen Menschen erweitern. Denn alle Verkäufer wollen auch Käufer sein. Freilich trägt nicht jede einzelne Produktion schon in sich selbst die Bürgschaft für gehörigen Absatz. Diese haben nur solche Produktionszweige, welche harmonisch mit der ganzen Volkswirthschaft fortschreiten. Mit der zunehmenden Arbeitstheilung und Berufsgliederung wird es immer schwieriger, Nachfrage und Angebot im Gleichgewichte zu halten. Wo jedes Haus und jede Familie nur für sich selbst arbeitet, da sind Absatzstörungen natürlich unmöglich.

Die Ursachen solcher Krisen sind verschieden. Jeder Umstand, der plötzlich die Consumtion stark verringert oder die Produktion stark vermehrt, muß eine Absatzkrise herbeiführen. Die nächste Folge derselben besteht darin, daß die Produzenten, weil sie nichts verkaufen, zunächst auf Credit fortarbeiten und dabei die bisherigen Preise ihrer Produkte festhalten wollen. Dieß ist auf die Dauer nicht möglich; es müssen die produzirten Güter zu niedrigeren Preisen verkauft werden, und weil zugleich an die Unternehmungen die Forderung herantritt, ihre creditirten Capitalien zu verzinsen und zurückzuzahlen, werden Geschäfte zahlungsunfähig. Diese Zahlungsunfähigkeit trifft zunächst nur einzelne Geschäfte, breitet sich aber wie eine epidemische Krankheit aus und erzeugt einen Bankrott nach dem andern. Dieß währt so lange, bis alle Ueberproduktion wieder verschwunden ist, bis die Menge der erzeugten und zu Markte gebrachten Waaren und die Preise derselben wieder ihren vor der Ueberproduktion inne gehabten richtigen Platz einnehmen. Begreiflicherweise

müssen solche Störungen um so leichter und in größerem Umfange eintreten, je rascher die Produktion voranschreitet, je schneller die Bedürfnisse wechseln. An dem Wechsel der Moden und dem mit denselben verbundenen Absatzstörungen tragen zum großen Theile die Produzenten selbst Schuld.

Bevölkerung und Produktion.

Das nothwendige Gleichgewicht von Produktion und Consumtion muß auch zu der Frage führen, wie sich denn die Bevölkerung eines bestimmten Landes zur Produktionsfähigkeit desselben verhält. Durch jeden Zuwachs der Bevölkerung vermehrt sich die Zahl der Produzenten, aber auch der Consumenten und es frägt sich daher: gibt es ein richtiges Verhältniß zwischen der Volkszahl und dem von ihr bewohnten Gebiete und wann ist dasselbe vorhanden?

Verschiedene Möglichkeiten der Zustände. Thatsächlich sind drei verschiedene Verhältnisse der Bevölkerung zur Ausdehnung und Produktionsfähigkeit ihres Landes möglich, nämlich:

1. Die Bevölkerung ist so dünn, daß nach der natürlichen Beschaffenheit des Bodens leicht eine größere Anzahl Nahrung fände. Ein solches relativ geringes Bevölkerungsverhältniß findet seinen Ausdruck darin, daß fruchtbarer Boden niedrig im Preise steht; die Landgüter sind durchschnittlich groß, die Bewirthschaftung derselben eine mehr extensive, als intensive, die Wohnorte spärlich und weit von einander entfernt; Fabrikstädte bestehen wenige oder keine; es findet regelmäßige Ausfuhr von Getreide oder Produkten der Viehzucht statt. Solche Bevölkerungsverhältnisse weisen in Europa Rußland, Rumänien, die Türkei, das transleithanische Oesterreich auf; in Asien fast der ganze Welttheil mit Ausnahme des eigentlichen China, sowie einzelner Theile von Ostindien und Japan; ferner ganz Amerika mit Ausnahme der nordöstlichen Unionsstaaten; Afrika und Australien. Bei solchen Verhältnissen ist es dem Einzelnen, falls er Arbeitslust und Arbeitskraft besitzt, leicht, sich die nöthigen Nahrungsmittel zu verschaffen; die Erwerbung vom Grundbesitz, der Betrieb ausgedehnter Viehzucht oder lucrativen Bergbaues nicht schwierig. Dagegen werden die natürlichen Reichthumsquellen des Bodens nicht vollständig ausgenützt; die Industrie findet in der Seltenheit der Arbeiter und dem oft hohen Arbeitslohne bedeutende Schwierigkeiten; Handel und Verkehr sind wegen der unzureichenden Verkehrsmittel und der geringen Consumtion beschränkt.

2. Die Bevölkerung ist dichter, als sie nach der Produktionsfähigkeit des Bodens sein sollte, es ist der Zustand einer Uebervölkerung gegeben. Er findet seinen Ausdruck darin, daß im Lande die ganze bauwürdige Oberfläche in Privatbesitz genommen, der Boden in kleine und kleinste Zwergwirthschaften zersplittert ist; daß Waldungen und Weiden auf das nothwendigste beschränkt, große, namentlich Fabrikstädte vorhanden sind. Dabei ist die Volksdichtigkeit an sich eine große, auch in mittleren Jahren Einfuhr von Lebensmitteln nöthig, Auswanderungen häufig.

Die Rohstoffproduktion ist hier auf's höchste gesteigert, die Bodencultur intensiv; der vom Landbau nicht genährte Theil der Bevölkerung füllt Werkstätten und Fabriken; die Noth erzwingt wohlfeile und übermäßig angestrengte Arbeit. Der Verkehr ist flott; die Arbeitstheilung höchst ausgebildet. Bei all dem herrscht Elend und Mangel; die Lebensmittel sind theuer, die Sterb-

lichkeit, namentlich unter den Kindern groß. Noth und Verzweiflung erzeugen Verbrechen, Bettel und proletarische Laster aller Art.

3. Die Bevölkerung hat die richtige, der Produktionsfähigkeit ihres Gebietes entsprechende Dichtigkeit. Man hat, um zu beobachten, ob dieß der Fall ist, namentlich drei besondere Kennzeichen.

Ein besonders glückliches Symptom ist der Neubau von Häusern, d. h. eine die Volksvermehrung übersteigende Häufigkeit des Häuserbaues; ferner ist es ein gutes Zeichen, wenn die mittlere Lebensdauer eine hohe ist; wenn keine aus Elend und Noth resultirende Sterblichkeitsursachen wahrgenommen werden; endlich kann es auch als entschieden günstig betrachtet werden, wenn die Aus- und Einfuhr, die Consumtion, der Ertrag gewisser Steuern rascher sich vermehren, als die Volkszahl.

Die Befürchtung, daß bei dem fortwährenden Zunehmen der Bevölkerungen unserer civilisirten Staaten plötzlich ein Mißverhältniß zwischen der Volkszahl und dem Gütervorrath entstehen könnte, ist jedoch unbegründet. Denn es hat zwar die Bevölkerung das Bestreben, sich fortwährend zu vermehren; aber auch die Gütermenge hat dieses Bestreben. Und wenn die Gütermenge ihre bestimmten Grenzen hat, so sind dieselben Grenzen auch für die Volksvermehrung gezogen.

Die Gütervermehrung hat ihre Ursache in den Bedürfnissen der Völker; und diese Ursache muß mit der zunehmenden Bevölkerung wie mit den steigenden Bedürfnissen jedes Einzelnen an Kraft gewinnen. Aber die Gütervermehrung hat ihre (schon oben erwähnten) Hindernisse, welche hauptsächlich in dem begrenzten Vorrath an Naturschätzen, in dem beschränkten irdischen Productionsgebiet liegen. Die Unterhaltsmittel des Menschen hätten das Bestreben, in einer viel rascheren Progression zu wachsen, als die Volkszahl; denn ein einziges Weizenkorn kann sich in zwei Jahren vertausendfachen.

Aber — so viel Raum auch noch auf Erden ist zur Colonisation neuer Länder, zu neuer Produktion, immerfort erweitert sich der Boden nicht. Auch die Menschen entwickeln bei proletarischer Vermehrung nicht den entsprechend höheren Grad von Arbeitsfruchtbarkeit. Obgleich also die Natur jenen Dingen, welche dem Menschen zur Nahrung dienen, eine viel größere Vermehrungsfähigkeit gegeben hat, als dem Menschen selbst, so kann doch diese Vermehrungsfähigkeit nicht wirksam werden. Zur beständigen Gütervermehrung im gleichen Verhältnisse mit der Bevölkerungsvermehrung gehört auch, daß die neu hinzuwachsenden Menschenmengen auf eine ersprießliche Weise an der Gütervermehrung mitwirken.

Das thun sie aber nicht. Nicht alle Güter, die verzehrt werden, ernähren Arbeiter; andere gehen völlig wirkungslos verloren und die Natur, welche stets neue Quellen von Reichthümern bieten soll, zeigt sich theils zu arm, theils ungehorsam.

So kommt es denn, daß in Wirklichkeit die Gütermenge — wenigstens in einzelnen Theilen — manchmal der Bevölkerung gegenüber zurückweicht, während sie zu anderen Zeiten und für andere Gruppen fortschreitet.

Die Volksvermehrung und ihre Hemmnisse. Die statistischen Thatsachen beweisen als größte Vermehrungsfähigkeit eines Volkes eine Verdoppelung in 25 Jahren. Nur in seltenen Fällen äußert sich mit tragischer Gewalt der Widerspruch zwischen der Vermehrungsfähigkeit des Menschen und der Produktionsfähigkeit seiner Erde. Diese Seltenheit hat ihre Ursache darin, daß nicht blos die Gütervermehrung ihre Hindernisse hat, sondern daß auch der Volksvermehrung gewisse Gegentendenzen in den Weg treten, welche eine

Uebervölkerung abwenden und den ohnehin schweren Kampf um's Dasein nicht zum verzweifelten werden lassen.

Diese Hemmnisse sind:

I. Präventive, wenn sie das Bestreben haben, einen noch nicht vorhandenen Bevölkerungszuwachs zu verhindern. Die einzige sittliche ist die Selbstbeherrschung des Menschen, die ihn veranlaßt, nur auf genügenden wirthschaftlichen Grundlagen eine Familie zu begründen. Wo die nothwendige Ernährung der Familie außer Frage ist, wirkt oft die bloße Besorgniß, durch leichtsinnige Gründung oder Vermehrung der Familie nur einen Schritt im Wohlstande herabzusteigen, schon präventiv. In der geringeren Zahl der Ehen, dem späteren Heirathsalter, der geringeren ehelichen Fruchtbarkeit darf man die Aeußerungen solcher präventiver Gegentendenzen suchen.

Leider wirkt die freiwillige Enthaltung von der Bevölkerungsvermehrung gerade dort am wenigsten, wo die Wirkung am nützlichsten wäre. Gerade der hoffnungslos Arme, dem überdieß die sittliche Kraft und Einsicht durch beständiges Elend geschwächt ist, und der selbst bei der größten Enthaltsamkeit auf lange Jahre hinaus keine Besserung seiner Lage voraussieht, überläßt sich willenlos seinen sinnlichen Trieben. Ihm ist gleich elend, ob ein Kind hungert oder sechs.

Die unsittlichen Gegentendenzen präventiver Natur wirken nicht nur hindernd auf die Bevölkerungsvermehrung, sondern auch auf den Fortschritt der Civilisation. Am gefährlichsten werden sie da, wo sie zum Volksgebrauch geworden sind, wo Vielmännerei, Vielweiberei und dergl. herrschen. Dieß ist namentlich der Fall bei sehr rohen und wilden Volkszuständen, wo wegen der geringen Beherrschung der Naturkräfte und der blos occupatorischen Wirthschaft der Nahrungsspielraum schon durch eine geringe Bevölkerung ausgefüllt wird. Hier wirkt einestheils die schlechte Behandlung und Arbeitsüberbürdung des weiblichen Geschlechts hemmend auf die Volksvermehrung, anderntheils die solchen Zuständen eigenthümlichen Laster.

Aber auch bei verfallenden Völkern zeigen diese unsittlichen Hemmnisse ihre Wirkung. Wo diese Tendenzen sich recht entwickelt haben, überschreiten sie wohl gar die Gränze bloßer Hindernisse und die Volkszahl kann positiv abnehmen.

II. Repressive Gegentendenzen der Volksvermehrung sind solche, welche bereits vorhandene übermäßige Zuwüchse wieder zerstören. Sie erscheinen theils als menschliches Elend, theils als Laster und Verbrechen.

Noth, Hunger und Krankheiten sind zunächst der Gegendruck, den die Natur gegen jede Uebervölkerung richtet. Die Erde verschlingt wieder jene Kinder, welche sie nicht zu ernähren vermag; die schwächsten werden zuerst in den Abgrund des Elends gedrängt. Mangel an guten Wohnungen, an guter Nahrung, ja sogar an ordentlicher Kleidung, an gehöriger Aufsicht über die Kinder läßt Krankheiten aller Art entstehen und rafft die überschüssige Volkszahl dahin. Jede schlechte Erndte vermehrt noch die Sterblichkeit. Und Unsittlichkeit und Laster wirken nicht nur als präventive, sondern auch als repressive Gegenströmungen. Sie sind selbst in unseren hochcultivirten europäischen Staaten von tragischer Bedeutung geworden; noch weit mehr bei den versinkenden Völkern des Ostens, wo, wie in Tibet und im Kaukasus, ein großer Theil der neugeborenen Mädchen wenn nicht umgebracht, doch auf den Sklavenmarkt gebracht werden. Weiber aus- und Capital dafür einzuführen ist natürlich ein drastisches Mittel gegen Uebervölkerung. China, das Land der Kinderaus-

setzung; die afrikanischen Negervölker, welche in Hungerfehden und dem Sklavengeschäfte eine sehr einfache repressive Gegentendenz haben; die verhältnißmäßig hoch cultivirten früheren Mexikaner, wo diese Gegentendenz in 20—50000 jährlichen Menschenopfer ihren schauerlichen Ausdruck fand: sie zeigen, auf welchen Wegen jene Geschlechter entfliehen, die der Erde zu viel sind.

In unseren Culturländern sind solche gewaltige Aeußerungen des Gegendrucks gegen die Uebervölkerung nicht zu fürchten. Da wirkt dieser Gegendruck auf das ganze Volk ziemlich gleichmäßig und weil er sich auf Millionen vertheilt, empfindet ihn der Einzelne zwar auch; aber er empfindet ihn nicht in so grausamer Weise. Sowie die Produktion der nothwendigen Güter zurückbleibt, lassen Theuerung, späteres Heirathsalter, mangelhaftere Ernährung und daher erhöhte Sterblichkeit den größten Theil des Volkes diesen Gegendruck verspüren und in der Volksvermehrung eine entsprechende Verzögerung eintreten.

VI. Der Organismus der Volkswirthschaft.

Entwickelung des wirthschaftlichen Organismus.

Schon früher wurde bemerkt, die Volkswirthschaft sei etwas Organisches, die Thätigkeit eines Organismus. Hierunter ist zu verstehen, daß ein bestimmtes Gefüge des Ganzen vorhanden ist, daß eine Reihe von zusammenhängenden Beziehungen bestehen, welche jedem Theile des Ganzen einen bestimmten Platz und Wirkungskreis anweisen und dem Ganzen eine bestimmte Form verleihen. Es bestehen in der Volkswirthschaft Beziehungen der wirthschaftenden Menschen unter einander und zu den vorhandenen Gütern. Diese Beziehungen können durch ein Gesetz geregelt sein oder bloß durch die Sitte, durch freie Uebereinkunft; oder aber sie können durch bloße Gewalt hergestellt werden. Das Wesen der wirthschaftlichen Organisation wird also gegeben durch das Ineinander- und Miteinanderwirken der Menschen. Dieses Wirken ist eintheils naturgesetzliches, theils menschlich vernünftiges.

Die Organisation der Volkswirthschaft ist im Laufe der Geschichte keineswegs immer die gleiche, sondern sie hat mannigfache Schicksale durchlebt, zeigt bei den verschiedenen Völkern verschiedene Zustände und wird auch noch wahrscheinlich fortwährend Aenderungen durchleben. Wenn man zunächst diejenigen Verschiedenheiten der wirthschaftlichen Organisation betrachtet, welche die Geschichte der Volkswirthschaft zeigt, so bemerkt man einmal, daß innerhalb der ganzen Volkswirthschaft die einzelnen Theile sehr verschiedene Berechtigung haben können. Man bemerkt aber auch, daß die Organisationen mannigfache Abstufungen zeigen von freieren zu mehr gebundenen. Die vollständig freieste Organisation der Volkswirthschaft wäre diejenige, wo die einzelnen Theile völlig ungebunden sind, wo jeder Einzelne in wirthschaftlichen Dingen thun kann, was ihm beliebt. Die gebundenste wäre diejenige, wo jeder einzelne wirthschaftende Mensch in ganz bestimmte Grenzen, in eine ganz bestimmte Thätigkeit und Genußwelt eingewiesen wäre. Diese beiden Extreme sind aber gleich weit entfernt von dem, was der Mensch im Laufe der Geschichte wirklich aus seiner Wirthschaft gemacht hat.

Die Vorstufe aller organischen, aller geordneten Volkswirthschaft ist jener Wirthschaftszustand, wo die rohe Gewalt ihr Gesetz gibt, wo der Stärkste und

Klügste allein die Oberhand hat. Durch mancherlei patriarchalische Zustände ist diese roheste Volkswirthschaft hindurchgegangen bis zu den heutigen Wirthschaftszuständen. In den beständigen Fortschritten sind dabei manche Völker zurückgeblieben, andere wieder rascher vorwärts gegangen, so daß sich im Laufe der Geschichte mannigfache Verschiedenheiten der Wirthschaftszustände zeigen.

Während der ganzen Entwickelung des Wirthschaftslebens aber zeigt sich eine fortwährend zunehmende Entfernung der Wirthschaft von den natürlichen Grundlagen und Zuständen. Die Volkswirthschaft wird ein immer künstlicheres Gewebe und Getriebe; die Wirkungen und Einflüsse der Natur werden immer mehr zurückgedrängt. Immer weniger beschränkt sich der Mensch auf das, was von der Natur allein geboten wird, immer mehr verändert er die durch die Natur gebotenen Bedingungen und Grundlagen seines Lebens. Dieß geschieht, indem einerseits die Arbeitsthätigkeit des Menschen immer mannigfacher, ausgebildeter und mit immer großartigeren Hilfsmitteln ausgenützt wird, andererseits, indem die zunehmende Capitalbildung und Ersparniß immer mehr Möglichkeit gewährt, sich von den Launen der Natur frei zu machen. Bei diesem Vorgange aber werden die Arbeit und das Capital in ihren Wirkungen immer deutlicher unterscheidbar. Alle Fortschritte der Wirthschaft: die Arbeitstheilung, die Capitalbildung, die unaufhörlichen technischen Verbesserungen, die Ausbildung des Verkehres und des Credits: alles das miteinander wirkt zusammen, um die Wirthschaftszustände fortwährend zu verändern und immer weiter von den ursprünglichen Naturzuständen zu entfernen. Bei diesem Vorgange müssen aber die einzelnen wirkenden Mächte auch immer schärfer hervortreten. Jede einzelne wirthschaftliche Macht wird, je länger sie wirkt, um so reicher an Erfahrungen und um so kräftiger.

Natürliche Wirthschaftsgruppen.

Die bedeutendsten wirthschaftlichen Unterschiede und Gruppen, welche auch durch menschliche Anordnung nur wenig abgeändert werden können, schafft die Natur, indem sie die Bedingungen der Gütererzeugung und des Verkehrs so ungleich über die Erde vertheilt. Dadurch weist sie innerhalb der ganzen arbeitenden Menschheit, aber auch innerhalb der einzelnen Länder und Völker einzelne Districte und Landstriche sowie die Menschen, welche dieselben bewohnen, auf gewisse Erwerbszweige, Wirthschaftsmethoden, Verkehrsmittel und Verkehrsrichtungen von selbst hin. Sie verweist einzelne Volksstämme auf Fischerei und Seefahrt; andere auf die Benützung von Waldprodukten und jagdbaren Thieren; wieder andere auf die Viehzucht in ausgedehnten Grasfluren; einige auf die Gewinnung der werthvollen Metallschätze ihrer Berge; andere auf den Anbau ihres fruchtbaren Bodens. Zu dieser einfachsten Gruppirung kommen aber noch die mannigfachen Combinationen der einzelnen Gruppen. So muß sich offenbar das Wirthschaftsleben ganz verschieden gestalten, je nachdem ein Volksstamm ausschließlich auf Landbau angewiesen ist oder je nachdem sich mit letzterem die Gelegenheit zum Bergbau oder zur Wäldernutzung oder zur Seefahrt u. s. f. verbindet.

Innerhalb der ganzen Menschheit äußern sich die Wirkungen dieser Verschiedenheiten in dem System der internationalen Arbeitstheilung. Jedes Volk produzirt, was es mit dem größten Vortheil produziren kann und bezieht Anderes von anderen Völkern.

Innerhalb eines einzelnen Volkes äußern sich diese Verschiedenheiten in

den Gegensätzen von Industrie- und Ackerbaudistricten, sowie in dem verwandten Gegensatze städtischer und ländlicher Bevölkerung. Zur Entwickelung vorgeschrittener Wirthschaftszustände ist eine gewisse Volksdichtigkeit und ein Zusammendrängen der Bevölkerung an einzelnen Punkten, also die Bildung von Städten erforderlich. Wegen ihrer Concentration der Kräfte haben die Städte mehr Einfluß auf das ganze Wirthschaftsleben, als das flache Land mit seinen Bewohnern. Sie bieten leichter Gelegenheit zum Erwerb und Gewinn, aber auch zu wirthschaftlichem Verkommen. Leider ist es eine thörichte Hoffnung auf ersteres, sowie ein Streben nach Veränderung und nach den städtischen Vergnügungen, welches fortwährend, manchmal in krankhaftem Zuge, die Landbewohner in die Städte treibt und dadurch diese, namentlich die größeren, in unverhältnißmäßiger Weise anwachsen läßt.

Hiezu tritt nun noch ein Grund weiterer Verschiedenheiten. Die Ländertheile und die Volksstämme sind durch mehr oder weniger günstige Verkehrswege auf den Verkehr nach gewissen Richtungen angewiesen und werden dadurch mit manchen Ländern und Volksstämmen in nähere, mit anderen in fernere Berührung gebracht. Diese Berührung muß sich auch bald mehr bald weniger freundlich gestalten; mehr oder weniger zur Abhängigkeit des Einen oder Anderen führen. So erhalten diese natürlichen Wirthschaftsgruppen noch gewisse auswärtige Beziehungen von selbst; Reibung oder Abschleifung, jedenfalls eine noch mannigfachere Gestaltung der Bedürfnisse und wirthschaftlichen Ziele sind die Folge.

Die Einkommens-Klassen.

Der erwähnte Vorgang zeigt sich auch in der Entwicklung verschiedener Einkommens-Klassen. Ihr Unterschied beruht auf dem großen Gegensatze zwischen Capital und Arbeit. Es wurde schon früher bemerkt, wie die Klasse der Arbeiter von der Klasse der Unternehmer mehr und mehr durch eine zwischen beiden geöffnete Kluft getrennt wird und wie die Klasse der Capitalisten ebenfalls als eine besondere im wirthschaftlichen Leben auftritt.

Die Arbeiter. Die Klasse der Arbeiter, d. h. diejenigen, welche ausschließlich von der Lohnarbeit leben, ist im Verlaufe der wirthschaftlichen Entwickelung zu einer besonderen Klasse hauptsächlich deßhalb geworden, weil es mit der zunehmenden Arbeitstheilung immer leichter und üblicher geworden ist, daß man Gegenstände erzeugt und Leistungen vollbringt, welche man nicht selbst bedarf, sondern für einen anderen herstellt. Je ausgebildeter die Arbeitstheilung, je häufiger der Umtausch von Leistungen, um so häufiger, um so zahlreicher muß auch die Existenz von solchen Arbeitern werden, welche ausschließlich bestimmte Arten von Leistungen vollbringen und dieselben an die gesammte übrige Wirthschaft abgeben. Zur Entstehung einer solchen ausschließlich vom Lohne lebenden Arbeiterklasse trugen aber auch immer mehr die technischen Fortschritte bei und die durch dieselben gegebene Nothwendigkeit immer großartigerer Anlage- und Betriebscapitalien. Es war aber natürlich, daß der Arbeiter mit der zunehmenden Arbeitstheilung immer mehr den Maßstab für die Bedeutung seiner speziellen Arbeitsleistung in der gesammten Volkswirthschaft verlor, und daß er dabei immer unselbstständiger werden mußte. Jede Spezialisirung der Arbeitsthätigkeit muß zu einer größeren Abhängigkeit führen und je weniger der Einzelne das Ganze überschaut, je mehr er sich bloß auf eine Einzelheit beschränkt, um so leichter täuscht er sich selbst und wird von Anderen getäuscht, wo es seine Stellung zum Ganzen gilt.

Das Capital und der Capitalist. Der Arbeit gegenüber mußte die Bedeutung des Capitals zunächst durch die fortwährende Capitalbildung eine immer größere werden. Während in den ursprünglichen durch die Natur gegebenen Wirthschaftszuständen jeder einzelne Mensch freie Güter occupiren und mittels Arbeitsthätigkeit in Capitalien verwandeln konnte, mußte, je mehr die Capitalbildung voranschreitet, eine um so schärfere Trennung des Capitalbesitzers vom Arbeiter stattfinden. Sowie das Capital einmal gebildet war, war es ja von der Arbeit unabhängig, es konnte vertauscht, auf einer Seite verschleudert, auf einer andern Seite angesammelt werden. Diese fortwährende Capitalbildung und die fortwährende Trennung des Capitals von der Arbeit führte im Laufe der wirthschaftlichen Geschichte zur heutigen Stellung, welche das Capital gegenüber der Arbeit einnimmt. Diese Stellung besteht darin, daß zwar das Capital und die Arbeit miteinander die wirthschaftlichen Leistungen vollbringen, daß aber diese beiden wirthschaftlichen Mächte keineswegs harmonisch ineinander verwachsen sind, sondern immer nur durch die Unternehmung künstlich verbunden werden müssen. In der Geschichte der Capitalbildung lassen sich dabei manche Schattenseiten bemerken, welche dem heutigen Capital anhaften und seine Stellung gegenüber der Arbeit keineswegs freundlicher machen. Wenn man die Bildung des Capitales betrachtet, so erkennt man, wie schwierig sie heutzutage gegenüber ursprünglichen Wirthschaftszuständen geworden ist. Capitalbildung durch Occupation freier Güter ist nur noch in ganz seltenen Fällen möglich, weil die meisten durch die Natur gebotenen Kräfte und Güter schon zu Capital gemacht sind. Die Capitalbildung durch Wertherhöhung leidet an dem Uebelstande, daß das Capital die Eigenschaft hat, immer dorthin zu wachsen, wo es schon in größeren Mengen vorhanden ist; und daß die größten Capitalien am raschesten wachsen. Die Entstehung des Capitals durch Ersparniß ist daher heutzutage dem Capitallosen die einzig mögliche Capitalbildung. Aber auch diese leidet an dem Uebelstande, daß gerade diejenigen, welche der Capitalbildung am meisten bedürften, nämlich die capitalslosen Volksklassen am wenigsten Gelegenheit zur Ersparniß haben.

Dem Arbeiter erscheint das Capital zunächst in zwei Hauptformen, nämlich:

1) als das ausgeliehene Capital des Capitalisten, welches demselben ohne eine nennenswerthe Mühewaltung Zinsen trägt und

2) als das in den Unternehmungen wirkende produktive Capital. In diesen beiden Erscheinungsformen tritt es als fremd und übermächtig der Arbeit gegenüber. Als zinstragendes Capital bildet es den Gegensatz zwischen dem ohne jede Arbeitsthätigkeit genießenden Capitalbesitzer zum schwer arbeitenden Arbeiter und als Unternehmungscapital bildet es den Gegensatz zwischen der mit den großartigsten Arbeitshilfsmitteln versehenen Arbeit des Unternehmers zu der Arbeit des Arbeiters, welcher dieser Hilfsmittel entbehrt. Hiezu kommt, daß dem Unternehmer diejenigen Capitalien, die er nicht selbst schon besaß, auf dem Weg des Credites beigeführt werden. Auch dieser Weg der Capitalbeschaffung ist dem völlig Capitallosen unzugänglich, denn das Capital erzeugt ja den Credit und führt sich also selbst immer neue Kräfte zu. Wenn auch heutzutage die Capitalersparniß gegen vergangene Wirthschaftsperioden in mancher Hinsicht erleichtert ist, so wird doch diese Erleichterung wieder illusorisch gemacht dadurch, daß in früheren Zeiten die Capitalien zum Anfang einer selbstständigen Unternehmung viel kleiner zu sein brauchten. Heutzutage müssen sie immer größer werden und deßhalb werden immer mehr Arten von Unternehmungen für den capitallosen Anfänger vollständig unzugänglich.

Die Unternehmer. Zu den Klassen der Arbeiter und der Capitalisten tritt als eine weitere gesonderte Klasse jene der Unternehmer hinzu. Die Eigenthümlichkeiten dieser wirthschaftlichen Klasse wurden schon früher berührt. Sie bestehen in einer Reihe von persönlichen Eigenschaften und von Erfahrungen, welche keineswegs jeder Arbeiter besitzt oder sich erwerben kann. Die Thätigkeit des Unternehmers, welche in der Vereinigung, in der Befruchtung von Capital und Arbeit besteht, setzt schon wieder ein gewisses geistiges Capital an Fähigkeit und Begabung voraus und der Mangel dieses geistigen Capitals kann in keiner Weise ersetzt werden. Dieses geistige Capital, die Fähigkeiten des Unternehmers, geben demselben die Vorhand und die Uebermacht gegenüber dem Lohnarbeiter, wie gegenüber dem nicht selbst unternehmenden Capitalisten. Der eine muß ihm seine Arbeitskraft, der andere muß ihm seine Capitalien anvertrauen; beide haben in der Regel nur geringen Einblick in die Art und Weise, wie diese ihre Besitzthümer und Leistungen verwendet werden. Und je mehr die Technik fortschreitet, je verwickelter und schwieriger die Produktionsprozesse werden, umso selbstständiger wird diese Stellung des Unternehmers, umso größer seine Uebermacht.

Abstufungen innerhalb der Klassen. Bei alledem darf nicht übersehen werden, daß innerhalb dieser durch die Art des Einkommensbezugs gebildeten Klassen fast alle denkbaren Abstufungen von Einkommensgrößen sich finden. Durch diese Abstufungen werden die Gegensätze der Einkommensklassen ganz bedeutend gemildert.

Innerhalb der Klassen der Lohnarbeiter finden sich solche Abstufungen vom Taglöhner bis hinauf zum Minister oder Eisenbahndirector. Und so viel auch diese Extreme in ihrer ganzen wirthschaftlichen und socialen Sellung von einander entfernt sind, wird doch diese Entfernung durch zahllose Mittelglieder die von einander nur wenig verschieden sind, ausgefüllt. Noch weniger sind die verschiedenen Einkommensgrößen innerhalb der Capitalistenklasse von einander getrennt, weil bei dieser die großen Bildungsunterschiede nicht nothwendig auch noch trennend wirken, die innerhalb der Klasse der Lohnarbeiter sich nothwendig finden müssen. Der Capitalbesitz fängt ja schon mit der kleinsten Ersparniß an; jeder Arbeiter oder Dienstbote, der ein Sparkassenbuch besitzt, hat damit schon den Anfang der Capitalbildung gemacht. Wo fängt aber dann der eigentliche „Capitalist" an? Mit 100, 1000, 5000, 10000 Mark? Es läßt sich keine bestimmte Grenze ziehen. Auch in der Klasse der Unternehmer zeigt sich der Zwischenraum zwischen den größten und kleinsten durch mannigfache Abstufungen ausgefüllt. Der Lumpensammler und der Hausirer mit seinem Kram auf dem Rücken sind selbstständige Unternehmer; zwischen ihnen und dem Besitzer der Essener Gußstahlwerke stehen zahllose kleinere, mittlere und große Unternehmer, nach Größe ihrer Unternehmungen und ihres Gewinns voneinander oft kaum unterscheidbar.

Die Berufsklassen.

Zu der von der Natur gebotenen Gruppirung, sowie zu jener, welche die verschiedenen Zweige des Einkommens schaffen, tritt ein weiterer Grund der Gruppenbildung: die aus technischen Gründen vollzogene und immer weiter getriebene Arbeitstheilung. Je weiter die Arbeitstheilung voranschreitet, je mehr durch sie der Mensch genöthigt wird, sein ganzes Leben hindurch immer nur nach einer Richtung hin seine geistige und körperliche Kraft anzusetzen:

um so mehr muß diese Specialisirung auf die Gesittung, die Gesundheit, die Genüsse, auf die politische Anschauung, kurz auf das ganze Leben einwirken.

Diejenigen Berufszweige, welche sich mit der Occupation freier Naturgüter beschäftigen, wie Fischerei, Jagd, unter Umständen auch die Gewinnung mineralischer und pflanzlicher Rohstoffe (sofern sie nicht schon geregeltem Großbetrieb anheimgefallen sind), halten den Menschen am längsten mit der Natur in Berührung, führen ihn in's Freie, in die Einsamkeit und Wildniß, und trennen ihn von den Fortschritten und Genüssen, aber auch von den Verirrungen der Civilisation. Sie veranlassen noch sehr viel Selbstständigkeit in der Arbeitsmethode und eine gewisse Vielseitigkeit der Handtierung, sowie jähen Wechsel zwischen anstrengender Arbeit und Gefahr einerseits, mühelosem Abwarten und reichlichen, durch die Launen des Zufalls herbeigeführten Erfolgen andrerseits.

Jene Berufszweige, welche einer geregelten Rohproduktion angehören: die der Land- und Forstwirthschaft, haben gleichfalls ihre charakteristischen Eigenthümlichkeiten. Sie lassen zwar ihre Angehörigen von der Natur ziemlich abhängig erscheinen; gewähren ihnen aber eine sehr sichere Lebensgrundlage, weil sie auf Grundbesitz beruhen und hochwichtige, stets geschätzte Produkte liefern. Ungünstige Zufälle können Schaden bringen, aber nicht leicht die ganze Produktion ruiniren. Der Besitz ist constant und in seiner Hauptsache unverwüstlich. Die Art der Produktion, die dabei nothwendige Berücksichtigung der Naturthätigkeit bedingt eine geringere Arbeitstheilung. Abwechslung der Arbeit und der innige Zusammenhang des Arbeiters mit der Natur machen sein Dasein zu einem relativ glücklichen. Dazu kommt noch der sehr wichtige Umstand, daß der Beruf des Landwirthes schon im Kleinen selbstständige Unternehmung möglich macht. Allerdings sind hiebei noch manche Verschiedenheiten vorhanden, je nachdem in einem Lande kleiner, mittlerer oder großer Grundbesitz vorherrscht; je nachdem die Bodencultur mehr extensiv (mit geringem Kapital, ausgedehnten, aber nicht stark bearbeiteten Ländereien) oder mehr intensiv (starke Produktion mit Zuhilfenahme sorgfältiger Arbeit und Capitalverwendung; Fruchtwechselwirthschaft, Gartencultur) getrieben wird; je nachdem die Wirthschaft auf eigenem Besitz oder das System der Verpachtung üblich ist; je nachdem endlich der Anbau von Feldfrüchten oder die Viehzucht vorherrschender Betriebszweig ist. Sehr nöthig für die ganze Stellung dieser Berufszweige ist auch der Umstand, daß Unternehmer und Lohnarbeiter (ausgenommen beim Großgrundbesitz) sich in ihrer Bildung, Arbeit und in ihren Genüssen nicht so weit von einander entfernen, wie dieß in den städtischen Berufszweigen der Fall ist.

Die industriellen Berufsarten sind charakteristisch durch die höchst sorgfältig durchgeführte Arbeitstheilung, durch das Arbeiten in geschlossenen Räumen, mit mannigfachen Arbeitsmitteln, nach Mustern und Schablonen; durch die scharf hervortretenden Gegensätze von Unternehmern und Arbeitern, von Großbetrieb und Kleinhandwerk, sowie durch große Bildungsunterschiede; aber auch durch den vielfach hervortretenden Speculationscharakter. Die industriellen Berufsarten führen den Menschen in die Städte, sie entfernen ihn von der Natur und bringen ihn in eine starke Einseitigkeit der Handtierung. Und während der Beruf des Landwirthes von vornherein seine Angehörigen zu conservativen Menschen stempelt, läßt die Industrie in ihren Angehörigen ein raschlebiges, neuerungssüchtiges und unzufriedenes Geschlecht erstehen. Die Arbeit selbst, oft bis zum Aeußersten getheilt, bietet wenig oder nichts mehr

an Genuß und geistiger Anregung; sie wird zur Last und ihre Opfer zu Candidaten der socialen Frage.

Die künstlerischen Berufsarten, welche durch das Kunstgewerbe mit der Industrie zusammenhängen, beschäftigen nur einen kleinen Theil des Volkes. Sie sind ausgezeichnet durch die hohen und schönen Anregungen, welche dabei die Arbeit an sich dem Arbeiter gewährt; durch den verschwindenden Gegensatz von Unternehmer und Arbeiter; die größere Gleichförmigkeit der Bildung ihrer Angehörigen. Ihre wirthschaftliche Schattenseite liegt in der bedeutenden Unsicherheit des Erwerbs, welcher, da es sich um die feinsten Luxusgüter handelt, großen Schwankungen ausgesetzt ist.

Der kaufmännische Beruf hat seine eigenthümlichen Merkmale in der hervortretenden Bedeutung des Capitals und Credits, in der rechnerischen Geistesarbeit und der unaufhörlichen Bewegung des Vermögens und des Risicos. Bedeutende Unterschiede der Bildung sind im kaufmännischen Berufe zwischen dem Unternehmer und seinen Gehilfen zwar in vielen Fällen vorhanden; nothwendig sind sie jedoch nicht und fehlen oft ganz. Die Uebergänge von der kleinen zur großen Unternehmung sind allmählig; der Unternehmer und seine Gehilfen stehen sich in Bezug auf ihre Arbeitsleistung, auf ihr Genußleben und ihre ganze Lebenshaltung weit näher, als in den industriellen Berufen. Es ist auch für den Gehilfen des Unternehmers bei weitem nicht so schwierig, das Unternehmen kennen zu lernen und selbst einmal Unternehmer zu werden.

Die Berufsarten, welche der moderne Weltverkehr in's Leben gerufen hat, haben theilweise Aehnlichkeit mit jenen des Handels, theilweise mit jenen der Industrie und der sog. Dienstleistungen. Besonders bezeichnend für diese Berufsarten ist die große Schwierigkeit, ja häufig Unmöglichkeit, aus einem Beamten oder Bediensteten zum Unternehmer zu werden (so im Post- und Eisenbahndienst). Die Arbeitsthätigkeit zeichnet sich vor anderen Berufsarten durch einen hohen Grad von Verantwortlichkeit und durch die Forderung größter Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit aus.

Im Gebiete der sog. Dienstleistungen finden sich die großartigsten Unterschiede von Bildung, Lohn und Lebensstellung; dagegen verschwindet der Unterschied von Unternehmer und Lohnarbeiter völlig. Die Dienstleistungen gliedern sich in niedere und höhere. Erstere sind in wirthschaftlicher Hinsicht die Paria's aller Berufsarten; sie arbeiten im untergeordneten Dienste aller übrigen Berufszweige, ohne einen derselben erlernt zu haben (z. B. Taglöhner, Ausgeher, Hausgesinde u. s. f.). Die höheren Dienstleistungen, welche im Dienste des Staates (Beamte, Offiziere, Lehrer), der Gemeinde, der Kirche oder auch des ganzen Publikums (Schriftsteller) oder endlich einzelner Unternehmungen arbeiten, sind charakteristisch durch die Bildung ihrer Angehörigen, durch meistens festen Lohnbezug und dadurch, daß ihr Einfluß auf das wirthschaftliche Leben sowie alle wirthschaftlichen Fragen sehr zurücktreten. Die Arbeit ist kein Gegenstand der Spekulation, sondern der Pflichterfüllung.

Von größter Bedeutung für das Gedeihen einer ganzen Volkswirthschaft ist es, daß die verschiedenen Berufszweige in jener Verhältnißmäßigkeit vertreten seien, welche nöthig ist, damit jeder hinreichende Beschäftigung finde. Es bestehen in den verschiedenen Ländern bedeutende Unterschiede in Bezug auf die Besetzung der verschiedenen Arbeitszweige. Diese Unterschiede sind theils durch die natürliche Beschaffenheit der Länder veranlaßt, theils durch die geschichtliche Entwicklung der Völker. In schwach bevölkerten Ländern überwiegen die Rohproduzenten; in wirthschaftlich höher entwickelten Ländern nehmen die

der Industrie, dem Handel, den höheren Dienstleistungen angehörenden Berufsklassen stark zu. In einem richtigen Verhältnisse aber müssen sie untereinander bleiben; sonst treten Unregelmäßigkeiten ein: Uebersetzung mancher Berufsarten, zu geringe Besetzung anderer.

Die wirthschaftlichen Gesellschaften.

Uebersicht. Vereinigungen zu wirthschaftlichen Zwecken hat es zu allen Zeiten gegeben. Der moderne Rechtsstaat aber, welcher den einzelnen Menschen weniger zu bevormunden strebt, als dieß in früheren Staatsformen der Fall war, nöthigt dadurch besonders zu solcher Vereinigung der kleinen Kräfte, welche sich sonst zersplittern würden.

Die wirthschaftlichen Gesellschaften lassen sich unterscheiden:

I. Nach der Einkommensklasse, welcher ihre Mitglieder angehören, in Associationen der Arbeiter und Associationen der Capitalisten (und Unternehmer).

II. Nach dem wirthschaftlichen Zwecke, welchen sie verfolgen, in:

1. Vereinigungen zu produktiven Zwecken. Die verschiedenen Produktionszweige sind einem gesellschaftlichen Betrieb in sehr verschiedenem Grade zugänglich. So findet sich selten gesellschaftlicher Betrieb in der Landwirthschaft und Forstwirthschaft (Gemeindeländereien, Gemeindewaldungen); und da kann eigentlich von einer Gemeinsamkeit der produktiven Arbeit nicht die Rede sein; es wird nur ein gemeinsames Eigenthum von mehreren Miteigenthümern einzeln ausgenützt. Häufiger findet er sich bei Fischereiunternehmungen, fast regelmäßig bei allen Bergbau-Unternehmungen (wegen der bedeutenden hiezu erforderlichen Capitalien); sehr häufig auch im Gebiete der Industrie und zwar begreiflicherweise mehr im Gebiete der Fabrikindustrie, als des Kleinhandwerks.

2. Vereinigungen zu Zwecken des Handels und Verkehrs. Während das eigentliche Handelsgeschäft nur für jene Formen des gesellschaftlichen Betriebs geeignet scheint, welche dem Leiter des Geschäfts bei großer Verantwortlichkeit auch große Freiheit gewähren, ist das Geschäft der Creditvermittlung (Bankwesen) weit besser für verschiedene Formen von Gesellschaftsbetrieb geeignet. Die großen Verkehrsunternehmungen sind, wofern sie nicht der Staat in die Hände nimmt, bei der nothwendigen Größe ihrer Anlagecapitalien geradezu auf den gesellschaftlichen Betrieb angewiesen.

III. Gruppirt man die verschiedenen Formen der Unternehmung und Betheiligung an Unternehmungen nach dem Grade der Verantwortlichkeit, Freiheit, Vermögensgefahr und Gewinnchance, so erhält man folgende Stufenreihe:

1. Obenan steht der Einzelunternehmer, der ganz mit eigenem Capital wirthschaftet, seinen Arbeitern nur den üblichen Lohn zahlt, die volle Verlustgefahr tragend, auch der ganzen Gewinnchance sich erfreut.

2. Einschränkungen dieser Gefahren und Chancen, dieser Verantwortlichkeit finden schon statt, wenn der Unternehmer mit einem geliehenen Capitale wirthschaftet, wenn er seinen Arbeitern neben fixem Lohnbezug auch Prämien und Tantièmen gewährt.

3. Weiter gehen die Einschränkungen des Unternehmers, der einen sog. stillen Gesellschafter aufnimmt, wobei aber immerhin, wenigstens vor dem Gesetz, noch der Charakter der Einzelunternehmung gewahrt ist.

4. Dieser Charakter verschwindet und geht im Gesellschaftsverhältniß auf bei der Commanditgesellschaft und industriellen Partnerschaft, wo

aber doch die Persönlichkeit eines Gründers oder Leiters der Partnerschaft noch den Schwerpunkt in sich trägt.

5. Dagegen ist bei der offenen Gesellschaft und bei der Produktivgenossenschaft das Princip der getheilten Freiheit und Verantwortlichkeit, der getheilten Gewinn- und Verlust-Chance am reinsten durchgeführt. Und wo bei diesen Formen ungleiches Einwirken der verschiedenen Gesellschafter auf den Gang der Unternehmung sich ergibt, da liegt der Grund in den ungleichen Personen und Talenten.

6. In der Betheiligung des Kux-Inhabers einer Gewerkschaft und des Actionärs gilt zwar auch noch das Princip der getheilten Freiheit und Verantwortlichkeit; es ist noch keine Unterordnung unter den Willen eines Einzelnen da; aber die Unternehmerqualität des Einzelnen ist doch sehr eingeschränkt, weil nur ein kleiner Bruchtheil der ganzen Unternehmerpersönlichkeit auf ihn trifft.

7. In der Betheiligung des Commanditisten und stillen Gesellschafters, sowie des Theilhabers an der industriellen Partnerschaft tritt die Unternehmerqualität formell noch mehr zurück, einem mächtigeren Willen, höheren Talente oder größeren Capital sich unterordnend.

8. Die Unternehmerqualität ist fast völlig verschwunden, von einem Gesellschaftsverhältnisse nur noch eine Spur bei der Betheiligung eines Capitalisten an einem Geschäfte durch ein fest verzinsliches (aber immerhin mehr oder weniger riskirtes) Darlehen, sowie bei der Betheiligung von Arbeitern und Gehülfen durch Tantièmen und Prämien.

9. Aber selbst beim gewöhnlichen Lohnarbeiter, sowie bei dem Prioritäts- oder dem Hypothekgläubiger und den im Laufe des Betriebs etwa erwachsenden Gläubigern des Geschäfts ist immer noch ein feines, kaum merkbares Band zwischen ihrer wirthschaftlichen Lage und dem Erfolge der Unternehmung, also ein ganz leiser Schatten von Theilhaberschaft zu bemerken. Denn wer irgendwie mit einem Unternehmen in geschäftliche Berührung tritt durch Arbeitsleistung oder Creditgewährung, gewinnt Interesse an ihrem Gang. Der Arbeiter wird momentan zu einem kleinen Unternehmer, wenn er sich entschließt, seine Arbeit einem Unternehmen zu widmen; der Capitalist unternimmt auch etwas, wenn er einem Unternehmer leiht; der Rohstofflieferant betheiligt sich an dem Unternehmen, wenn er ihm die gelieferten Rohstoffe creditirt.

Die Arbeiter-Associationen. Die Vereinigungen von Arbeitern lassen sich zunächst nach ihren Zwecken unterscheiden. Diese Zwecke können ökonomische sein; es können sich mit diesen aber auch andere Zwecke, namentlich Zwecke der Bildung oder politische Ziele verbinden. Die Vereinigungen von Arbeitern bezeichnet man vorzugsweise mit dem Ausdrucke Associationen. Dieselben unterscheiden sich außer durch ihre Zwecke aber auch noch durch die Mittel, welche sie anwenden. Innerhalb der wirthschaftlichen Zwecke lassen sich zwei große Gruppen unterscheiden, nämlich Associationen mit produktiven Zwecken, und Associationen, welche auf Thätigkeiten des Verkehres und Güterumlaufes gerichtet sind oder Distributivassociationen. Die einzelnen bestimmten Formen, welche die Associationen der Arbeiter angenommen haben, sind in der Hauptsache folgende:

Nach dem Untergange des alten Zunft- und Herbergswesens entstanden mannigfache Gesellen- und Handwerkervereine; die meisten davon unter kirchlichem Einflusse. Sie haben in verschiedenen Ländern auch verschiedene Entwickelung genommen. Da sie meistens manche wichtige materielle Zwecke

außer Acht ließen, so war eine andere Gruppe von solchen Vereinigungen bestimmt, einzelne materielle Zwecke zu verfolgen. So namentlich die Kranken-, Unterstützungs-, Versorgungs-Kassen für Arbeiter.

Wichtiger und bedeutungsvoller sind jene Associationen, welche die Verwerthung eines durch kleine Beiträge gebildeten größeren Capitales in einem Geschäfte bezwecken. Dieses Geschäft kann, wie erwähnt, ein distributives oder ein produktives sein. Es kann sich dabei nur um die Bedürfnisse der Association selbst oder um eine weitere Kundschaft handeln. Die Arbeitskräfte der Theilnehmer können dabei ausschließlich oder theilweise oder gar nicht in Anspruch genommen sein. Immer aber wird das Geschäft um so vortheilhafter sein, je mehr das Capital wie die Arbeitsleistung von der Association selbst beschafft werden. Solche Associationen haben den großen Werth für die Arbeiterbevölkerung, daß sie die kleinen Capitalsatome sammeln und aus diesen größere Capitalien beschaffen. Mit diesen entsteht dann auch der Credit, welcher für die kleinen Capitalien nicht vorhanden ist. In dieser Weise stärkt die Association die materiellen Kräfte, mit denselben aber auch die ganze Lebenshaltung der Betheiligten und führt allmälig Angehörige der besitzlosen Klassen in die besitzenden hinüber.

Am einfachsten in Begründung und Betrieb sind die Distributivassociationen. Hier sind namentlich wichtig geworden jene Vereine, welche nothwendige Lebensmittel und Waaren im Großen einkaufen und an ihre Mitglieder zu mäßigen Preisen abgeben, während der Gewinn dieses Handelsgeschäftes ebenfalls den Mitgliedern zu Gute kömmt. Mit diesen Associationen ging England voran; in Deutschland wurden sie unter dem Namen Sparvereine eingeführt und später als Consumvereine ungemein ausgedehnt. Ihre Thätigkeit beschränkte sich ursprünglich auf wenige wichtige Artikel des Haushaltes, kann sich aber bedeutend entwickeln, namentlich durch Beschaffung einer größeren Reihe von Verbrauchsgegenständen, einiger davon selbst auf dem Wege eigener Produktion. Manche dieser Vereine sind im Verlaufe weniger Jahre zu bedeutendem Capitalbesitz und zu großen produktiven Anlagen gekommen.

In den Bereich der Distributivassociationen können auch die Darlehens- oder Vorschußvereine (Handwerkerbanken) gerechnet werden. Ebenso die sog. Rohstoffvereine. Diese Vereinigungen haben den Zweck, die Wohlthat des Credits und die leihweise Beschaffung von Arbeitsmaterial und Arbeitsmitteln auch dem capitallosen Arbeiter zugänglich zu machen. Auch die sog. Wohnungsgenossenschaften sind hieher zu rechnen, welche die Beschaffung guter und billiger Wohnungen für die Arbeiter anstreben. Am vortheilhaftesten für diese ist es, wenn man der Arbeiterklasse eigenen Besitz und heimischen Heerd verschaffen kann. Wo die Association dieses Ziel anstrebt, wird sie ungemein wohlthätig. In England existiren derartige Bestrebungen seit mehr als 30 Jahren. Sie äußerten sich theils durch den Bau von Wohnhäusern für Arbeiter, von öffentlichen Gebäuden für gemeinsame Benützung der Arbeiter, theils auch durch Anschaffung von Grundstücken für die Benützung von Arbeitern u. s. f.

Fruchtbarer, wenn auch schwieriger, sind diejenigen Genossenschaften, welche produktive Zwecke verfolgen. Sie können entweder für die Vereinigung selbst oder für den Verkauf an das Publikum produziren. Produziren sie für die Vereinigung selbst, so sind sie nur erweiterte Consumvereine.

Die Produktivgenossenschaften im eigentlichen Sinne des Wortes sind Vereinigungen von Arbeitern zum Zwecke gemeinsamer Produktion und

gemeinsamen Verkaufs. Sie erscheinen als ein Zusammenschluß der kleinen Capitalien in Verbindung mit der Arbeit gegenüber dem Großcapital. Von der Aktiengesellschaft unterscheiden sie sich dadurch, daß der Schwerpunkt bei ihnen nicht im Capital, sondern in der Arbeit liegt, und Vermögensbestandtheile bloß als Zuthat erscheinen. Es ist natürlich schwieriger, Menschen verschiedenen Wesens, von verschiedener Bildung und Arbeitskraft zu einem Geschäfte zu vereinigen, als Capitalien; denn letztere sind ja gleichartig. Das Capital der Produktivgenossenschaften wächst langsam aus dem Betriebe heraus; ebenso wächst auch ihr Credit allmählig mit dem zunehmenden Capitale und mit dem dauernden Bestande. Mit dem Beitritt jedes neuen Mitgliedes wachsen Arbeitskraft, Capital und Credit. Das Risiko ist in dieser Genossenschaft getheilt, Gewinn und Verlust werden gleichmäßig getragen. Jede außerordentliche Anwendung von Eifer und Geschick kömmt freilich dem Ganzen, nicht dem Einzelnen, der sie anwendet, zu Gute. Deßhalb können in solchen Associationen nur möglichst gleichartige Kräfte verbunden werden, weil bei einer Ungleichartigkeit derselben die Tüchtigeren durch die Trägheit und den Leichtsinn der Anderen leiden. Das Bewußtsein der Verantwortlichkeit und damit auch der Fleiß wird um so größer sein, je geringer die Zahl der Genossen ist. Wechsel der Arbeiter ist für die Genossenschaft entschieden schädlich. Ihre schwächste Seite ist die Betriebsleitung, welcher die genügende Verantwortlichkeit fehlt, und die außerdem durch den Wechsel in der Direktion, durch Agitation und Uneinigkeit unter den Mitgliedern leiden muß. Der Kreis jener Geschäfte, welche sich für die Produktivgenossenschaft eignen, ist nur ein kleiner; es sind hauptsächlich Handwerks-, weniger Fabrikunternehmungen, und auch unter den Handwerken nur jene, bei welchen der Schwerpunkt weniger im Capital, als in der Arbeitsthätigkeit liegt. Die Organisation dieser Genossenschaften muß sich nach ihren Zwecken richten. Die Arbeiten werden von den Vorständen ausgetheilt, die Lohnsätze von der Gesammtheit aufgestellt. Welche Art der Gewinnvertheilung am vortheilhaftesten sei, läßt sich nicht feststellen.

Schließlich verdient noch eine besondere Art von Arbeiterassociation Erwähnung, welche im Allgemeinen die Verbesserung der Lage der Arbeiter zum Ziele hat. Es sind das die sog. Gewerkvereine. Sie suchen ihren Zweck zu erreichen durch Errichtung von Kranken-, Unterstützungs-, Invalidenkassen u. s. f.; ferner durch Unterstützung jener Mitglieder, welche in Folge von Entlassung oder Arbeitseinstellung ohne Arbeit sind; sodann durch Führung einer Arbeitsstatistik und Arbeitsvermittlung; durch Beförderung der Bildung und des gewerblichen Unterrichtes; durch Vertretung der Mitglieder gegenüber den Arbeitgebern und den Behörden; durch Gründung von wirthschaftlichen Genossenschaften, namentlich von Produktivgenossenschaften, und durch Verbindung der verschiedenen Gewerkvereine unter einander. Die Gewerkvereine scheinen darauf auszugehen, allmählig die Arbeit dem Capital an wirthschaftlicher Macht gleich zu stellen und wenn möglich sogar die Herrschaft über das Capital zu gewinnen. Das Capital wird diese Herrschaft dulden müssen, wenn es sich ihrer nicht mehr erwehren kann. Wie weit diese Abwehr geht, ist eine Frage der Zukunft.

Im Allgemeinen läßt sich an den Wirkungen der Associationen erkennen, daß dieselben im Kleinen, im Einzelnen wirken, und darin beruht ihr Verdienst. Die sämmtlichen wirthschaftlichen Schäden werden sie niemals beseitigen können.

Die Actiengesellschaft. Die Actiengesellschaft genießt unter allen Formen der Unternehmung den Vorzug, am leichtesten große Capitalien selbst zu ge-

wagten Unternehmungen, zusammenzubringen. Der Einzelne riskirt nicht viel dabei; seine Mühe bei Leitung und Beaufsichtigung des Geschäftsbetriebs ist kaum nennenswerth. Wo der Erfolg hauptsächlich von der Größe des Capitals abhängt, ist diese Form der Gesellschaft entschieden die beste; sie ist die eigentliche wirthschaftliche Versuchsform. Mißlingt der Versuch, so vertheilt sich der Schaden des Mißlingens immer auf eine größere Zahl von Unternehmern und ist deßhalb leichter zu ertragen. Betheiligt sich ein Actionär mit Actieneinlagen an verschiedenen Unternehmungen, so liegt eben in dieser mehrfachen Betheiligung eine Art von Selbstversicherung, welche den Verlust, der sich bei einem Unternehmen ergibt, durch den Gewinn bei einer anderen deckt. Freilich, wo die Mehrzahl der Actienunternehmungen unsolide sind, hat diese Versicherung keinen Werth mehr.

Die Wucht des Capitals ist der größte, fast der einzige Vortheil der Actiengesellschaftsform. Wenn man daneben noch eine gewisse Oeffentlichkeit der Geschäftsführung als Vortheil der Actiengesellschaften rühmt, so wird dieselbe leider durch mannigfache Manipulationen oft genug unwirksam gemacht, um die Creditwürdigkeit zahlreicher Unternehmungen zu übertreiben.

Diesen Vortheilen gegenüber stehen ganz erhebliche Nachtheile; denn das Capital einer Unternehmung ist ja doch blos ein unpersönliches Mittel, das erst einer Belebung durch den Unternehmergeist bedarf. Die Actionäre in ihrer Gesammtheit haben weder dazu den Willen, noch die Fähigkeit, so daß man immer Beamte braucht. Hiebei ist man bei der größten Sorgfalt doch nicht gegen eine Mißverwaltung gesichert und es ist daher eine fortwährende Controle der Direction durch die Gesellschaft, beziehungsweise durch einen Ausschuß derselben, erforderlich. Die Gesammtheit der Actionäre kann nicht jedes Detail controliren, muß also die Detailcontrole dem Ausschusse oder Verwaltungsrathe überlassen, und sich darauf beschränken, ihrerseits wieder den Verwaltungsrath zu controliren. Dieß ergibt sehr complicirte Verhältnisse. Verwaltungsrath und Directorium können leicht unter einer Decke spielen, zum Schaden der Gesammtheit der Actionäre; sie können sich auch durch fortwährenden Hader ihre Aufgaben gegenseitig erschweren. Die Controle soll wirksam sein und doch die Thätigkeit der Direction nicht hemmen, was zwei ganz entgegengesetzte Forderungen sind.

Diese Nachtheile sind am geringsten bei Unternehmungen, deren Betrieb ein einfacher ist und sich in hergebrachten Regeln bewegt, sie werden größer, je mehr es gilt, rasch wechselnde Conjuncturen rasch auszubeuten. Dann hindert der verwickelte schwerfällige Organismus die Freiheit der Bewegung.

Die Nachtheile der Actiengesellschaft sind ferner um so geringer, je mehr die Actien in festen Händen sind. Je größer, je gemischter und wechselnder die Gesammtheit der Aktionäre, um so weniger bedeutet die Einwirkung der Generalversammlungen, um so mehr kömmt Alles auf die Tüchtigkeit des Direktoriums an.

Von dieser hängt überhaupt die Gesellschaft ab. Und zwar bedarf es nicht allein geschäftlicher, sondern auch moralischer Tüchtigkeit. Die Versuchungen zu Pflichtverletzungen, zu Bereicherung auf Kosten der Gesellschaft — selbst ohne strafbare Unredlichkeit — sind für den Director eines Actienunternehmens sehr häufig und naheliegend, so daß es einer großen Charakterfestigkeit und eiserner Pflichttreue bedarf, um sie zu überwinden. Auch an die geschäftlichen Eigenschaften des Directors einer Actienunternehmung werden hohe Ansprüche gestellt. Beengt von einer Controle, die ihm manches verbietet,

was dem Privatunternehmer freisteht, hat der Director der Actienunternehmung ein sehr bedeutendes Capital fruchtbar zu machen und trägt die Verantwortlichkeit für Mißerfolge. Es ist schwer, die zu einer solchen Stellung erforderlichen Eigenschaften zu erwerben. Die Leiter, Procuraträger und Associes großer Einzelunternehmungen haben hiezu die beste Schule.

Die Gefahren übler Verwaltung können nur zu einem kleinen Theile dadurch ausgeglichen werden, daß das Privatinteresse der Directoren durch Betheiligung derselben am Geschäftserfolg mit in Thätigkeit gezogen wird.

Die Gewerkschaft. Die Gewerkschaft ist eine sehr alte Form von Vergesellschaftung, seit lange schon beim Bergbau üblich und wahrscheinlich aus Arbeitergenossenschaften hervorgegangen. Sie besteht aus einer bestimmten beschränkten Zahl von Antheilen oder Kuxen und ist charakteristisch dadurch, daß sie kein fest bestimmtes Capital hat, sondern je nach dem Ertrag entweder einen Erlös ausbezahlt oder Zubuße fordert. Die Verpflichtung, Zubuße zu bezahlen, ist nicht auf eine bestimmte Summe beschränkt; der Reinertrag kommt vollständig zur Vertheilung. Dadurch unterscheidet sich die Gewerkschaft von der Aktiengesellschaft. Die Gewerkschaft hält das eingezahlte Capital nicht in der Unternehmung fest, wie die Actiengesellschaft. Sie ist eine Verbindung zu gemeinsamem Betriebe, die von ihren Theilhabern nach Bedarf Betriebscapital erhebt und nach Möglichkeit dasselbe wieder ununterschieden zugleich mit dem erzielten Gewinn zurückgibt.

Die Form der Gewerkschaft hat ihren Grund in der Natur der bergmännischen Unternehmungen, in deren großem Wagniß und in der hohen Bedeutung, welche der Speculation, der energischen Benützung der Conjunctur, gerade beim Bergbau zukömmt. Dazu kommt noch, daß im Bergbau das dauernd sich erhaltende Capital sehr gering ist im Vergleich mit dem sich rasch vernutzenden Betriebscapital. Es läßt sich nicht berechnen, wie viel von der jährlichen Ausbeute Capitalersatz und wie viel Reingewinn ist. Es bleibt also nichts übrig, als die jährliche Ausgabe als Verlust, die Einnahme als Gewinn zu buchen (v. Mangoldt: Volkswirthschaftslehre S. 253).

Die offene Gesellschaft. Auch die offene Gesellschaft hat meistens die Vereinigung von Capital und Arbeit zum Zwecke. Ob hiebei das Capital oder die Arbeitskraft das Gesuchteste ist, hängt von den Umständen ab. Eine tüchtige geschäftliche Arbeitskraft wird in der Regel gut thun, zu warten, bis sie vom Capitalisten aufgesucht wird; denn die sich selbst antragenden Arbeitskräfte werden vom Capital mit einem gewissen Mißtrauen aufgenommen. Da der Capitalist in der Gesellschaft immer einen gewissen Vorrang behauptet, beansprucht er auch das Recht der Initiative bei der Eingehung von dauernden Geschäftsverbindungen.

Besser freilich ist es, wenn nicht blos einseitig Capital und Arbeit sich vereinigen, sondern wenn von beiden Seiten sowohl Capital als Arbeitskraft in's Geschäft gebracht wird. Eine gewisse Gleichheit des Capitalbesitzes sichert, da sie die Gefahr des Verlustes gleich macht, der Gesellschaft festeren Halt und Bestand.

Da die offene Gesellschaft eine innige Vereinigung ist, in welche die Theilhaber ganz und voll eintreten, um sich ihr mit ihrem Vermögen und ihrer Arbeitskraft zu widmen, sollte bei den Theilhabern immer eine entsprechende Uebereinstimmung von Geschäftskenntniß und Geschäftseifer vorhanden sein. Wo dieß nicht der Fall ist, führt diese Gesellschaftsform leicht zu unerträglichen Zuständen, die denen einer unglücklichen Ehe sehr ähnlich sind.

Manchmal aber kommt es auch vor, daß einer der Theilhaber ein sehr bedeutendes geistiges Uebergewicht über den anderen gewinnt, und dieser dasselbe ruhig und dankbar anerkennt. Auch in diesem Falle ist diese Form der Gesellschaft wohl haltbar. In einem sehr regelmäßigen Geschäftsbetriebe, wo man leicht jene Grundsätze und Regeln feststellen kann, nach welchen das Geschäft geführt werden soll, mag die offene Gesellschaftsform leichter Bestand haben, als in einem unregelmäßigen. Am sichersten ist ihr Bestand da, wo die Theilhaber durch Verwandtschaft, Freundschaft oder durch sehr genaue Bekanntschaft nicht allein geschäftlich, sondern auch persönlich eng verbunden sind.

Selbst bei ungetrübter Harmonie der Theilnehmer aber ist die Beweglichkeit der Geschäftsführung doch viel geringer, als bei der Einzelunternehmung. Je gewissenhafter die Theilnehmer sind, um so leichter werden sie sich scheuen, auf eigene Faust Entschlüsse zu fassen und auszuführen. Manches, was der Einzelunternehmer rasch mit sich abmacht, fordert daher hier schwerfällige, gemeinsame Berathung.

Ein häufiges und in der Regel sehr gerechtfertigtes Motiv zur Gründung solcher Gesellschaften liegt darin, daß ein Unternehmer eine lang im Geschäft bewährte Persönlichkeit belohnen und sicher an das Geschäft fesseln will. Häufig kömmt es auch vor, daß ein älterer Geschäftsinhaber einen jüngeren Verwandten ꝛc. in das Geschäft aufnimmt, wobei oft schon in der Idee der Vereinigung der Gedanke liegt, daß dieselbe nur ein Uebergangsstadium, eine Vorbereitung des Wechsels der Geschäftsinhaber sein solle.

Die Commanditgesellschaft. Die Commanditgesellschaft hat ihren geschäftlichen Charakter darin, daß ein mit seinem ganzen Vermögen haftender Gerant Leitung und Gefahr der Produktion übernimmt, aber sein Capital durch Herbeiziehung der Capitalien von Commanditisten verstärkt. Dadurch wird die Kraft des Capitals angehäuft und doch zugleich der Geschäftsleitung möglichste Unabhängigkeit und Freiheit gewahrt. Im Allgemeinen ruht diese Geschäftsform zumeist auf persönlichem Vertrauen, welches, leichtsinnig verschleudert, harte Verluste für die Geschäftstheilhaber verursachen kann, bei richtiger Anwendung aber denen, die es gewähren, reichlichen Gewinn bringt und denen, welchen es gewährt wird, Gelegenheit zur Nutzbarmachung ihrer geschäftlichen Talente bietet.

Selten wird sich gleich bei der Begründung eines Geschäftes ein Commanditist finden. Der Capitalist, der sich als solcher betheiligen kann, wird immer erst sehen wollen, ob der Unternehmer auch das Zeug hat, das Commanditcapital zu erhalten und etwas daraus zu machen. Daher gewinnt der Unternehmer viel leichter einen Commandit-Theilhaber, wenn er ein Geschäft schon in einen gewissen flotten Gang gebracht hat und dem Capitalisten zeigen kann, daß bei Zufluß neuen Capitals erhöhter Ertrag zu erwarten ist.

Daß der Complementar die Geschäftsführung hat, liegt in der Natur der Sache und des Verhältnisses beider Theile. Da der Commanditist nur mit einer Einlage sich betheiligt, nicht mit seinem ganzen Vermögen, muß er auch zufrieden sein, daß bloß sein Capital am Geschäfte Theil nimmt. Daß ihm aber von Zeit zu Zeit Einblick in den Gang des Geschäfts gewährt werden muß, ist eben so natürlich. Wann aber soll dieser Einblick gewährt werden? Der beste Zeitpunkt dazu ist gewiß der, wo der Complementar selbst sich genöthigt fühlt, eine Durchsicht seines Geschäftes vorzunehmen und sich die Ergebnisse der letzten Geschäftsperiode klar zu stellen. Dann besteht für ihn eine

Pflicht der Ehrlichkeit, dem Gesellschafter, dessen Capital am Gang des Geschäfts betheiligt ist, Einblick zu gewähren.

Außerdem sollten die Zeitpunkte, wo ein solcher Einblick verlangt werden kann, nicht zu kurz aufeinander folgen; denn ein Geschäftstheilhaber, der nicht stetig sich an der Geschäftsführung betheiligt, kann durch häufigen Einblick in dieselbe nichts nützen, sondern eher die Dispositionen des Geschäftsführers beengen und selbst schiefe Anschauungen über den Geschäftsgang gewinnen.

Das meiste kommt hiebei auf die Personen des Complementars und des Commanditisten und auf ihr Verhältniß an. Ist der Commanditist selbst Sachverständiger und sein Capital von sehr großer Bedeutung für das Geschäft, so wird sich der Complementar natürlich eine weit eingehendere und häufigere Controle als Vertragsbedingung gefallen lassen müssen, als dann, wenn Capital und Geschäftskenntniß des Commanditisten minder wichtig sind. Und wenn ein Commanditist überhaupt das Vertrauen zu einem Unternehmer hat, in dessen Geschäft als Commanditist einzutreten, sollte er auch Vertrauen genug haben, um nicht jeden Moment um das Schicksal seiner Einlage besorgt zu sein. Manchmal wird es vortheilhaft sein, wenn der Commanditist — ohne gerade eine leitende Stellung einzunehmen — im Geschäfte mitarbeitet.

Ergibt sich am Jahresschlusse ein Geschäftsgewinn, so ist es angemessen, daß dem Commanditisten sein Antheil ausbezahlt werde. Sind dagegen etwa vorher Verluste erlitten worden, so gebietet die geschäftliche Vorsicht, daß die Gewinne benützt werden, um das Commanditcapital wieder zu vervollständigen.

Hinsichtlich der Zeitdauer der Commanditgesellschaft ist es vortheilhaft, wenn der Austritt des Commanditisten nur nach Ablauf langer Kündigungszeit gestattet wird, namentlich dann, wenn die ganze Unternehmung keine rasche Abwickelung der einzelnen Geschäfte gestattet.

Uebrigens liegt es in der Natur dieser Unternehmungsform, daß sie in der Regel nur von beschränkter Dauer ist. Je mehr sie sich festigt, um so näher liegt eine Umgestaltung entweder in der Weise, daß der Complementar Einzeln-Unternehmer wird und die Commanditisten in die Stellung bloßer Geschäftsgläubiger zurückgedrängt werden, oder so, daß die Commanditgesellschaft in eine Aktiengesellschaft übergeht. Ob das eine oder das andere eintritt, hängt davon ab, ob die Persönlichkeit des Leiters oder eine nothwendige Capitalvermehrung wichtiger für das Geschäft ist. Oft wird die Form der Commanditgesellschaft auch gewählt, wenn ein älterer Inhaber oder Theilhaber eines Geschäfts sich aus demselben zurückziehen will, aber noch eine Zeit lang sein Capital und seinen Credit jüngeren Kräften zur Nutzbarmachung überläßt. Auch da ist die beschränkte Zeitdauer naturgemäß.

Die Commandit-Aktiengesellschaft. In der Commandit-Aktiengesellschaft ist die Stellung des Commanditisten in der Hauptsache dieselbe wie die eines Aktionärs, während der persönlich haftende Gesellschafter die Stellung eines Einzeln-Unternehmers hat, welcher durch die Controle und Mitwirkung der Commandit-Aktionäre beschränkt ist. Er stellt sich dar als Direktor einer Aktien-Gesellschaft, der aber nicht blos Beamter der Aktionäre ist und nicht blos mit einem bestimmten Aktienbesitz, sondern mit seinem ganzen Vermögen haftet.

Die stille Gesellschaft. Eine eigenthümliche Form von Betheiligung an einem Geschäfte, welche zwischen einem Darlehen und einem Gesellschaftsverhältniß in Mitte steht, liegt dann vor, wenn Jemand dem Unternehmer ein Kapital leiht, statt des Zinses aber einen Antheil am Geschäftsertrag, nach Verhältniß des hergeliehenen Capitals sich ausbedingt, ohne jedoch an der Geschäftsführung

sich irgendwie zu betheiligen. Diese Form unterscheidet sich demnach von einem einfachen Darlehen dadurch, daß dem Gläubiger statt eines festen Zinses eine Gewinndividende zufließt; von den Gesellschaften unterscheidet sie sich dadurch, daß dem Gläubiger kein Einfluß auf die Geschäftsführung zusteht, sondern nur periodische Einsicht in die Bücher.

Es kann dabei bestimmt werden, daß der Gläubiger blos Antheil am Gewinne, oder daß er auch Antheil am Verluste nehmen solle. Letzteres ist rationeller und für den Schuldner vortheilhafter; ob eine solche Bedingung zu erreichen ist, hängt natürlich ganz von den thatsächlichen Umständen, von der Geschäftslage beim Eingehen des Vertrags, von dem Bedürfniß des Schuldners nach Capital ab. Je weniger nöthig der Schuldner des Gläubigers bedarf, um so bessere Bedingungen kann er erhalten. Es kann auch ausbedungen werden, daß der Gläubiger ein gewisses Minimum als feste Verzinsung und außerdem eventuell noch einen Gewinnantheil erhalte.

Die Rückzahlung der Einlage des stillen Gesellschafters muß auf lange Kündigungsfrist hin ausbedungen werden, insbesondere dann, wenn das Geschäft ein derartiges ist, daß die begonnenen Unternehmungen sich nicht rasch abwickeln und die ganze im Geschäft steckende Capitalsumme sich nicht schnell amortisiren läßt. Selten wird der stille Gesellschafter darauf eingehen, daß das geborgte Capital auch im Fall seines Todes dem Geschäft verbleibe. Ausnahmsweise wohl dann, wenn tüchtige, Vertrauen erweckende Erben da sind.

Die industrielle Partnerschaft. Das Wesen derselben besteht darin, daß der Unternehmer das in seiner Unternehmung steckende Capital nach dessen augenblicklichem Werthe in kleine Aktien theilt, deren Erwerbung den Arbeitern und Gehülfen des Geschäfts freisteht. Diese Aktien können dann auf einmal oder allmählig eingezahlt werden. Das Geschäft wird sodann als Aktienunternehmung weiter getrieben und der Reingewinn nach Maßgabe der Betheiligung als Dividende an die Aktionäre vertheilt.

Diese Unternehmungsform steht demnach auch zwischen der Aktiengesellschaft und der Produktivassociation.

Sie unterscheidet sich von der Aktiengesellschaft dadurch, daß die Gründung und der Schwerpunkt des Geschäfts in den Händen des Unternehmers liegen und daß dieser Schwerpunkt nur sehr allmählig verrückt wird, je nachdem nach und nach Aktien aus dem Besitze des Unternehmers in den anderer Aktionäre übergehen.

Von der Produktivgenossenschaft unterscheidet sich die Partnerschaft dadurch, daß bei jener das Capital blos durch die Arbeiter, bei dieser durch die Arbeitgeber aufgebracht wird.

Die Partnerschaft will also ebenfalls Arbeit und Capital combiniren; aber sie schafft das Capital nicht durch die Arbeit neu, sondern sie verkauft das Geschäft des Unternehmers allmählig an seine Arbeiter. Die Partnerschaft ist eine industrielle Monarchie, in welcher stets mehr und mehr demokratische Concessionen gemacht werden.

Die eigenthümlichen Vortheile dieser Unternehmungsform liegen darin, daß sie dem Arbeiter die Gewinnbetheiligung möglich macht, und zugleich — was der Produktiv-Association fehlt — die Vorzüge des schon vorhandenen großen Capitals und der einheitlichen starken Leitung vereinigt.

Ihre Nachtheile aber bestehen darin, daß der kleine Arbeiter-Aktionär durch sie zum Theilnehmer an einem Spiele gemacht wird, das er nicht durchschaut und bei welchem er auf Gnade und Ungnade der Ehrlichkeit des Unter-

nehmers preisgegeben ist. Will der Unternehmer aus der industriellen Partnerschaft ein gutes Geschäft machen, so kann er leicht in einer Zeit günstiger Conjuncturen sein Geschäft in eine Partnerschaft verwandeln, die Aktien zu hohem Curse verkaufen und später, wenn das Geschäft schlecht geht, sein Schäfchen längst in's Trockene gebracht haben. Ist dagegen der Unternehmer reell und schlägt seine Anlagen nicht zu hoch an, und verspricht außerdem das Geschäft einen dauernd reichlichen Gewinn, so können die Aktien leicht so im Preise steigen, daß sie dem Arbeiter unerschwinglich werden, außer durch länger dauerndes energisches Sparen.

Läge nicht schon in diesen Mißständen eine gewisse Grenze für die Anwendbarkeit des Partnerschafts-Systems, so wäre diese Grenze auch schon durch andere Umstände gegeben.

Die Partnerschaft eignet sich nur für gewisse Geschäfte mit normalen Lohnhöhen und mit geringem Wechsel von Arbeitern. Denn ihre Grundidee bedingt schon das längere Aushalten der Arbeiter-Aktionäre in einer Fabrik; es ist nicht thunlich, daß beliebig Einer statt des Andern eintrete. Es können deßhalb auch die Geschäftsantheile nicht frei veräußerlich sein, sonst würden die Aktien leicht Gegenstand unsolider Börsenspekulation und fremde Elemente kämen in den Verwaltungsrath.

Die Erfahrung lehrt, daß die Partnerschaft den günstigsten Erfolg in jenen Geschäften hat, wo die Intensität der Arbeitsleistung sehr gesteigert werden kann, wo vom Eifer und der Intelligenz, von der Sorgfalt und Materialersparniß sehr viel abhängt.

Dagegen darf der Vorwurf, daß die Partnerschaft die Unabhängigkeit des Unternehmers gefährde, wohl als ein unberechtigter zurückgewiesen werden. In seinen Händen liegt ja die Initiative und die Leitung des Ganzen; die große Zahl Aktien, die er besitzt, sichert ihm das Uebergewicht bei der Abstimmung; die Controle, welche durch die Arbeiter-Aktionäre über ihn ausgeübt wird, schadet ihm nicht, weil sie ihm geistig nicht ebenbürtig ist.

Wer den Gang der wirthschaftlichen Geschichte aufmerksam verfolgt, könnte wohl auf die Vermuthung kommen, daß unter allen Formen sozialistischer Vergewaltigung des Capitals die nächstliegende eine erzwungene allgemeine Einführung der industriellen Partnerschaft sei, einer Partnerschaft, bei welcher die Organisation und Taxation natürlich vorzugsweise von den Arbeitern und zu deren Vortheil eingerichtet und vollzogen würde. Aber selbst in diesem Falle, wo der Unternehmer durch die Macht communistischer Umwälzung zu einem Beamten seiner Arbeiter-Aktionäre degradirt wäre, würde er seine Superiorität bewahren; die Arbeiter-Aktionäre zwar rechtlich Herren des Unternehmens, faktisch aber bliebe es der ehemalige Unternehmer, nun Geschäftsleiter. Denn Capitalien und Geschäftsantheile lassen sich vertheilen, niemals der Geist und die Erfahrung des Unternehmers. Je größer der Abstand zwischen den nothwendigen Kenntnissen und Fähigkeiten des Unternehmers und jenen des Arbeiters ist, um so geringer ist die Gefahr für den Unternehmer.

Die wirthschaftlichen Parteien.

Entwickelung derselben. Wirthschaftliche Parteien bilden sich auf verschiedenen Grundlagen aus.

Die bedeutendste Veranlassung zur Bildung wirthschaftlicher Parteien ist der Unterschied der oben erwähnten wirthschaftlichen Klassen. Naturgemäß und

durch ihr eigenes Interesse getrieben muß jede wirthschaftliche Klasse auch eine wirthschaftliche Partei gegenüber den anderen Klassen bilden, welche dann freilich wieder in mehrere Parteischattirungen zerfallen kann. Jede wirthschaftliche Klasse will eben ihr besonderes Wohlergehen und wird in der menschlichen Gesellschaft und im Staate auf dieses hinarbeiten. Aber nicht allein in der Verschiedenheit der wirthschaftlichen Klassen liegt ein Grund solcher Parteibildung; sondern auch diejenigen Gründe, welche überhaupt politische Parteien entstehen lassen, wirken auf die wirthschaftliche Parteibildung ein.

Endlich wirkt auf dieselbe auch noch die Verschiedenheit wirthschaftlicher Erfahrungen und Zustände, sowie manche andere Veranlassungen.

In den Wirthschaftszuständen des Alterthums und des Mittelalters lassen sich nur ausnahmsweise wirthschaftliche Parteien unterscheiden. Grundzug der wirthschaftlichen Zustände des Alterthums und des Mittelalters war nämlich die ungleiche Berechtigung, die Monopolstellung Einzelner gegenüber dem machtlosen und unterdrückten Haufen der Anderen. Bei dem im Mittelalter wie im Alterthum herrschenden Systeme des Staats-Despotismus konnte auch von einer selbstständigen Regung wirthschaftlicher Parteien im Staatswesen nicht die Rede sein; die wirthschaftlichen Parteien, die etwa vorhanden waren, fanden mit Ausnahme der jeweils herrschenden überhaupt keinen Ausdruck.

Heutzutage dagegen, wo es nach langen und mühsamen Kämpfen Grundsatz des ganzen Staats- und Völkerlebens geworden ist, daß der Wille der ganzen Völker und der einzelnen Gruppen, Klassen und Parteien innerhalb der Völker zum Ausdruck komme, wenn es sich darum handelt, über ihr Wohl und Wehe zu entscheiden, mußte es nothwendig werden, daß auch verschiedene wirthschaftliche Parteien entstanden und auf die staatlichen Ordnungen der wirthschaftlichen Zustände Einfluß zu nehmen begannen.

Die heutigen Wirthschaftsparteien unterscheiden sich zunächst durch den verschiedenen Grad von Freiheit, welchen sie im ganzen wirthschaftlichen Leben jedem Einzelnen gewähren wollen.

Die liberalen Wirthschaftsparteien. Der wirthschaftliche Liberalismus besteht in dem Streben nach einer möglichst unbeengten Wirthschaftsfreiheit jedes Einzelnen, nur beschränkt durch das gleiche Recht aller Andern. Er will die freieste Concurrenz überall und für Jeden und zwar freie Berufswahl, freie Concurrenz in der Produktion, in Gewerbe und Handel, freie Bewegung bei der Bildung des Preises, bei der Vertheilung der Güter, bei der Bestimmung des Lohnes und des Zinses. Das System des Liberalismus ist wie manche andere Wirthschaftssysteme niemals ganz rein durchgeführt worden; aber es prägt doch der Gegenwart ihren wirthschaftlichen Charakter auf. Wie die wissenschaftliche Theorie mannigfache Schattirungen und Färbungen hat, so ist das auch bei der wirthschaftlichen Praxis der Fall und sind auch in den wirklichen Volkszuständen die liberalen Ideen nie zu unumschränkter Herrschaft gekommen. Wie in den Zeiten des Alterthums und des Mittelalters die damaligen Unterdrückungen ganzer Volksklassen als wirthschaftliches Princip ihre Fehler gehabt haben, so muß auch das liberale System einen oder den andern Fehler haben. Es wird überhaupt niemals möglich sein, die menschliche Wirthschaft von allen Fehlern und Schattenseiten freizumachen. Das liberale Wirthschaftssystem gibt dem einzelnen Menschen möglichst viel Freiheit, macht ihn aber auch für seine eigene Wohlfahrt selbst im höchsten Grade verantwortlich. Allerdings wird die unbedingte Freiheit der Wirthschaft für den Einzelnen beeinträchtigt durch den Umstand, daß die zu selbstständigen Unternehmungen

nöthigen Hilfsmittel meist Privateigenthum, also nur mehr in beschränkter Weise zugänglich sind. Die Arbeitskraft des Einzelnen ist freilich sein Eigenthum; aber schon ihre Ausbildung und Erhaltung verlangt häufig bedeutende und längere Capitalverwendung. Wegen der verschiedenen Begabung und Capitalbildung schreitet die wirthschaftliche Entwicklung keineswegs überall in gleicher Richtung und in gleicher Schnelligkeit vorwärts, so daß häufig Mangel einerseits, Ueberproduktion andererseits die Erfolge der Arbeit und der Unternehmung vereiteln. Bei der vollständigen Freiheit des Handels und Verkehrs macht sich leider im Güterumlaufe ein System der gegenseitigen Uebervortheilung geltend. Der Arbeiter klagt über unzureichenden Lohn, über Unterdrückung durch das Capital; der Credit ist den wechselvollsten Schwankungen ausgesetzt, und dient nicht allein dem redlichen, sondern auch dem unredlichen Erwerbe. So ist der Erfolg der Herrschaft liberaler Wirthschaftsgrundsätze keineswegs frei von Fehlern. Vielmehr sehen wir die Güter ungleich vertheilt, ganz große Klassen der Bevölkerung in lebenslänglicher geistloser Arbeit schmachtend, von der Hand in den Mund lebend. Die freie Concurrenz ist zum erbarmungslosen Kampfe geworden, in welchem sich die Kämpfer gegenseitig zerfleischen; der Arbeiter sieht im Unternehmer seinen Unterdrücker, der Unternehmer im Arbeiter nur zu oft seinen Feind und Sklaven oder wenigstens eine lebende Arbeitsmaschine. Arbeitslosigkeit, Arbeitseinstellung, Unterdrückung und Empörung, Betrug und Falliment, sind entschieden Schattenseiten, welche der modernen Wirthschaftsperiode angehören.

Innerhalb des liberalen Wirthschaftssystems lassen sich folgende Parteischattirungen unterscheiden:

1. Die **Manchesterpartei** ist die extremste unter diesen Schattirungen. Sie rekrutirt sich hauptsächlich aus den besitzenden Klassen, findet in der Wissenschaft keine Vertreter mehr, wohl aber unter den Praktikern und Journalisten u. s. f. Ihre Ansichten bestehen hauptsächlich in Folgendem: Die Volkswirthschaft hat lediglich die Aufgabe der Reichthumsproduktion; um die Vertheilung des Volkseinkommens hat man sich nicht zu kümmern. Die ganze Volkswirthschaft wird durch wirthschaftliche Naturgesetze, durch Angebot und Nachfrage beherrscht, die Arbeit ist nichts anderes als eine Waare wie alle anderen Waaren, deren Lohn ebenfalls durch Angebot und Nachfrage regulirt werden muß und die ganz einfach liegen bleibt, wenn sie keine Käufer findet. Eine sociale Frage gibt es nicht; die in der Volkswirthschaft vorhandenen Mißstände müssen von selbst verschwinden; die gesunde Natur der Volkswirthschaft hilft sich immer selbst wieder durch.

2. Da in der gegenwärtigen Volkswirthschaft die Mißstände der Vertheilung des Volkseinkommens zu bedeutend hervorgetreten sind, um das unbedingte „Geschehenlassen", wie es Prinzip des Manchesterthums ist, noch als leitenden Grundsatz zu dulden, ist der größte Theil der liberalen Wirthschaftspolitik und zwar sowohl auf dem Gebiete der Wissenschaft als auf dem Gebiete der politischen Agitation und vollends in den Regierungskreisen auf das Bedürfniß nothwendiger **Reformen** aufmerksam geworden. Die Uebermacht des Kapitals und dann die Entartung der Gründerperiode einerseits; auf der andern Seite der wachsende Einfluß der Socialdemokratie hat diese Parteigruppe, welche man etwa als **liberale Reformpartei** bezeichnen könnte, zu der Anschauung gebracht, daß doch irgend etwas geschehen müsse, um den Kampf der wirthschaftlichen Parteien zu mäßigen und in friedliche Bahnen zu bringen. Diese ausgedehnte aber nicht organisirte Partei, welche auf Grund

des Liberalismus doch die Nothwendigkeit von Reformen einsieht und will, zählt selbst wieder mannigfache Schattirungen. Besonders bezeichnend für ihre Bestrebungen ist die Unterstützung des Associationswesens; die Läuterung und Hebung der socialen Zustände auf dem Wege der Arbeiterselbsthilfe. Auch die Hebung der Volksbildung, der Volksgesundheit, ferner die Beseitigung mancher Uebelstände, welche der große Fabrikbetrieb hervorgerufen hat, insbesondere die Regulirung der Frauen- und Kinderarbeit passen in den Bereich der Reformprojekte dieser Parteien. Bei redlichem Willen werden sie aber doch immer die Unzulänglichkeit ihrer Hilfsmittel einsehen müssen.

Reactionäre Parteien. Reactionäre Parteien auf dem Gebiete des Wirthschaftslebens, welche nie ganz erstorben waren, scheinen auch heutzutage wieder aufleben zu wollen. Sie unterscheiden sich von der vorgenannten Reformpartei hauptsächlich dadurch, daß ihre beabsichtigten Reformen in frühere wirthschaftliche Zustände zurückgreifen und namentlich den Staatsregierungen und der Kirche wiederum einen größeren Einfluß auf das wirthschaftliche Leben eröffnen wollen. Hieher gehören namentlich jene Parteischattirungen, welche auf kirchlichem Boden stehen und der Anschauung sind, daß die sociale Frage in der Zerrüttung der religiösen Verhältnisse begründet sei.

Der Socialismus. Der ganzen liberalen Wirthschaftsordnung, aber auch den christlich-reaktionären Wirthschaftsparteien gegenüber steht der Socialismus, ebenfalls wieder in sehr mannigfache Schattirungen zerfallend. Unter Socialismus versteht man eine Richtung wirthschaftlicher, politischer und gesellschaftlicher Bestrebungen, welche eine bis in die Einzelheiten des Daseins eingehende feste Ordnung des Lebens, namentlich aber der wirthschaftlichen Zustände, will. Der Socialismus geht von dem Grundgedanken aus, daß alle Menschen gleiches Recht auf Glück und Gütergenuß besitzen und daß jedes bevorzugte Glücklichsein Einzelner ein Fehler gegen die allgemeinen Menschenrechte sei. Er wendet sich gegen die Uebel der liberalen Volkswirthschaft, gegen den Eigennutz und die freie Konkurrenz, gegen den Großbetrieb und gegen die Uebermacht des Kapitals. Nach der Idee des Socialismus ist nicht Talent, Fleiß, Sparsamkeit, Eigenthum, Kapital und Credit Grundlage des Wohlstandes und der Ordnung, sondern einzig und allein die Arbeitsleistung. Und diese müsse erst durch eine andere Anordnung in ihre richtige Stellung gebracht werden. Zu diesem Zwecke müsse die Freiheit jedes Einzelnen zu Gunsten des Ganzen vielmehr eingeschränkt werden, als das bisher der Fall ist. Die Verantwortlichkeit, welche in dem liberalen Wirthschaftssystem der Einzelne trägt, will der Socialismus der ganzen Gesellschaft aufbürden.

Auch der Socialismus ist theils Theorie geblieben, theils praktisch geworden. Seinen theoretischen Höhepunkt erreicht er in dem Kommunismus, d. h. in jenem Wirthschaftssysteme, welches das Privateigenthum vollständig oder fast vollständig beseitigt. Die Idee der Gütergemeinschaft läßt sich als ein idealer Zustand allerdings erträumen; in Wirklichkeit aber ist sie undurchführbar; nur im Familienleben möglich; in keiner größeren Gesellschaft, am wenigsten im Staate kann sie eine Stätte finden. Denn die Bedürfnisse der Menschen und ihre Fähigkeiten sind von Natur aus zu verschieden. Man müßte zuerst alle Menschen gleich machen, dann könnte man auch den Besitz ausgleichen. In einer Gütergemeinschaft wird Jeder möglichst wenig arbeiten und möglichst viel genießen wollen. Unfleiß läge im Interesse jedes Einzelnen. Es gingen ferner in der Gütergemeinschaft die speciellen Freuden, welche das Eigenthum dem Menschen bereitet, verloren, sowie jene Lebensfreuden, welche

mit der freien Wahl der Genüsse zusammenhängen. In einer Gütergemeinschaft müssen auch die Vortheile der Arbeitstheilung aufhören; eine überaus sorgfältige amtliche Leitung der ganzen Volkswirthschaft müßte stattfinden; furchtbare Uebervölkerung wäre jedenfalls das Resultat der Vermögensgleichheit und schließlich würde die gleiche Vertheilung der Güter doch nach wie vor vielen ungerecht erscheinen und deßhalb immer wieder neue Revolutionen stattfinden müssen. Trotz dieser Unmöglichkeit des Kommunismus im Ganzen finden wir doch auch in unseren liberalen Rechtsstaaten kommunistische Anklänge. Hieher gehören namentlich die eheliche Gütergemeinschaft, das Expropriationsrecht, das Erbrecht des Staates in gewissen Fällen, die allgemeine Wehrpflicht und der Schulzwang.

Seine moderne Gestaltung gewinnt der Socialismus in der Partei der Socialdemokratie. Die wirthschaftlichen Anschauungen dieser Partei bestehen hauptsächlich in Folgendem:

Die ganze heutige Produktion leidet an dem Uebelstande, daß, wer überhaupt produziren will, schon von vornherein im Besitz gewisser Produktionsmittel sein muß. Da aber die Produktion in sehr vielen Fällen nur im Großen betrieben werden kann, muß auch das Produktivcapital von vornherein bedeutend sein. Diejenigen, welche nur kleine Capitalien zur Herstellung ihrer Produktionsmittel haben, können auch nur als Unternehmer kleiner Geschäfte ein kümmerliches Wirthschaftsdasein fristen; diejenigen, welche gar kein Capital besitzen, können gar nicht als selbstständige Produzenten auftreten, sondern müssen ihre Arbeitskräfte selbst als Waare zu Markte tragen. Der Werth dieser Waare aber werde nicht durch das bestimmt, was sie selbst an Werth hervorbringt, sondern durch ihre Produktionskosten, d. h. durch dasjenige, was zur Existenz des Arbeiters absolut nöthig ist. Der Arbeiter nimmt in dieser Weise nicht an dem Gewinne Theil, welcher aus der Produktion des Volkes immerfort resultirt, sondern er erhält bloß die nothwendigste Vergütung seiner Kosten. Also gerade die Arbeit, welche fortwährend die Werthe neu erzeugt, erhält Nichts von diesen Werthen, sondern muß dieselben Anderen überlassen. Die Folge dieser Zustände sei, so behauptet die Socialdemokratie, eine fortwährende Ausbeutung der Arbeiterklasse durch das Capital, welches in den Händen der Bourgeoisie sich befindet. Es sei auch, heißt es weiter, keineswegs richtig, daß der Lohnvertrag auf dem freien Willen des Arbeiters und des Arbeitgebers beruhe; sondern der Arbeiter schließe immer, durch die Noth gezwungen, ungünstige Lohnverträge ab. Der Socialismus behauptet ferner, daß das Capital allerdings aus aufgespeicherter Arbeit bestehe, aber nicht aus der Arbeit Derjenigen, die das Capital besitzen, oder ihrer Vorfahren, sondern aus der Arbeit Anderer. Im Ganzen sei das Verhältniß zwischen Capital und Arbeitskraft ungerecht und müsse eine vollständige Umänderung erfahren. Es müsse die Arbeiterklasse in höherem Maße als bisher Vortheile aus ihren Arbeitsleistungen erhalten.

Die Socialdemokratie geht von der Anschauung aus, daß, um eine Aenderung dieser schlimmen Zustände herbeizuführen, der Gegensatz zwischen Arbeit und Capital aufgehoben werden solle. Die heutige planlose Produktion solle eine vollständige Umänderung erfahren, dergestalt, daß die Produktionsmittel gemeinsam werden und nicht mehr Privateigenthum sein dürfen. Die neu produzirten Gegenstände, soweit sie neue Arbeitsmittel sind, sollen ebenfalls wieder gemeinsames Eigenthum werden; diejenigen Güter dagegen, die unmittelbar zur Befriedigung von Bedürfnissen bestimmt sind, sollen individuelles

Eigenthum werden; wobei aber der Antheil jedes Einzelnen nach gerechten Grundsätzen bemessen werden solle. Dieser Zustand werde ein besserer sein, weil das Volkseinkommen gerechter und gleichmäßiger vertheilt würde, aber auch, weil die Produktion eine ungleich größere sein werde. Letztere Anschauung begründet man damit, daß mannigfache Arbeitsverluste, welche aus der Planlosigkeit der heutigen Produktion erwachsen, in der socialistischen Produktion nicht mehr stattfinden würden; daß ferner diejenigen Arbeitsverluste, die durch den nothwendigen Schwindel im Kampfe der Concurrenz heutzutage entstehen, dann ebenfalls in Wegfall kommen würden; daß ferner die Arbeit vermöge mancher mit Culturfortschritten verbundenen Vortheile ergiebiger sein werde, und daß außerdem neue Arbeitskräfte, welche jetzt überhaupt nicht arbeiten, zur Arbeit herangezogen würden.

Eine Umänderung der heutigen capitalistischen Produktion in eine socialistische kann endlich nach der Ansicht der Socialdemokratie nur durch die Staatsgewalt herbeigeführt werden, und auf dieses Ziel hin sind denn auch ihre derzeitigen Bestrebungen gerichtet.

Der große Irrthum der Socialdemokratie besteht darin, daß alle Fortschritte der Produktion, welche man von der socialistischen Anordnung der Arbeit erwartet, doch nur ein verschwindend kleiner Ersatz wären für den Ausfall, welcher durch die Beseitigung der freien Concurrenz und der Hoffnung auf Unternehmergewinn herbeigeführt würde. Die Wirthschaft mit gemeinsamen Produktionsmitteln und mit gemeinsamem Gewinn würde entweder zu einer unerträglichen Arbeitstyrannei oder zu einer von Geschlecht zu Geschlecht verringerten Produktion und bald zur völligen Verarmung des Volkes führen.

Schutzzoll und Freihandel. Einer der wichtigsten Parteigegensätze im wirthschaftlichen Leben erwuchs aus der Frage, ob der Staat die inländische Produktion gegen ausländische Concurrenz schützen solle und in welcher Weise.

Es ist möglich, daß ein inländisches Gewerbe mit den Produkten eines ausländischen nicht concurriren kann, weil das ausländische besser und wohlfeiler producirt. Die Frage, was in diesem Falle zu thun sei, scheidet die Parteien der Freihändler und der Schutzzöllner.

Die Vertreter des Freihandelssystems behaupten folgende Grundsätze:

Man muß jede Waare zu möglichst billigem Preise einkaufen, gleichviel ob bei fremden oder bei einheimischen Producenten. Wollte man dem Auslande nichts abkaufen, so würde auch das Ausland vom Inlande nichts kaufen können, denn man wird nicht bloß verkaufen wollen ohne selbst auch zu kaufen. Internationale Arbeitstheilung bewirkt, daß die verschiedenen Länder die verschiedenen Produkte auch mit verschiedenen Vortheilen produziren. Das muß berücksichtigt werden. Staatlicher Schutz der Gewerbe veranlaßt leicht zu übertriebenen Unternehmungen, hindert den Fortschritt und die gewerbliche Regsamkeit. Die Schutzzölle sind einseitige Vorrechte mit allen ihren wirthschaftlichen Nachtheilen. Jene Gewerbe, die überhaupt nicht die nöthige Lebenskraft haben, vegetiren unter dem Zollschutze zum Schaden der ganzen Volkswirthschaft fort. An dem durch natürliche Bedingungen gebotenen Entstehen und Gedeihen der Gewerbe soll man nichts verkünsteln und keine kranke und lebensunfähige Industrie hervorrufen; denn dadurch wird blos Capital und Arbeit jenen Gewerben entzogen, welche wirklich lebensfähig wären.

Diese Grundsätze der Freihandelspolitiker sind im Ganzen unzweifelhaft richtig; aber es läßt sich doch auch Einiges für die Schutzzölle anführen.

Man darf nämlich vor Allem nicht vergessen, daß die gegenwärtigen

Staaten Resultate vielhundertjähriger Entwicklung sind und daß deßhalb ihre Wirthschaftsverhältnisse nicht plötzlich auf den Kopf gestellt werden können. Es ist freilich richtig, daß die internationale Arbeitstheilung jedem Lande jene Gewerbe zuweist, die ihm am meisten zusagen. Aber andererseits ist doch auch eine gewisse Harmonie der Produktion eines Landes durch die Rücksicht auf seine Selbstständigkeit geboten. Es ist auch keineswegs nöthig, daß jedes Gewerbe, das bei seiner Entstehung die Concurrenz des Auslandes nicht aushalten kann, ein kränkliches und verkünsteltes sei; es ist im Gegentheil leicht möglich, daß ein Gewerbszweig nur anfangs eines Schutzes bedarf, um sich dann bald auf eigenen Füßen ohne denselben weiter zu entwickeln, wenn nur einmal die Arbeiter hinreichend eingeschult sind und die Capitalisten das nöthige Vertrauen gefaßt haben. Hiezu kommt noch, daß unter den europäischen Culturstaaten keineswegs Uebereinstimmung in Bezug auf die Schutzzölle besteht. Es ist schwierig für ein Land, in dieser Hinsicht allein voranzugehen und etwa ohne Berücksichtigung der Gesetzgebung anderer Länder freihändlerische Bahnen zu betreten. Die Fortschritte vom System des Schutzzolls zu dem des Freihandels können nur ganz allmählig und in wesentlicher Uebereinstimmung der großen Culturstaaten geschehen.

Man ist in den meisten Ländern im Hinblicke auf die für beide und gegen beide Prinzipien sprechenden Gründe noch heute zu keinem vollkommenen Freihandelssystem gekommen. Man hat das Schutzzollsystem im Prinzip verworfen; aber man kann dieses System nicht unbedingt und gewaltthätig beseitigen. Das Vernünftigste ist, mit den Faktoren zu rechnen, welche die wirthschaftliche Geschichte jeweils gibt, und die Frage, ob Schutzzölle, ob Freihandel, in jedem gegebenen Falle nach der Sachlage und nach dem wirklichen Bedürfnisse zu erledigen.

Man hat bei allem Schutz der inländischen Gewerbe gegen die ausländische Concurrenz folgendes zu beachten:

1. Die Ursachen übermächtiger Concurrenz des Auslandes. Diese Ursachen können bestehen:

a) in wohlfeilen Arbeitslöhnen. Wenn das Ausland eine verhältnißmäßig größere Arbeiterbevölkerung besitzt, wenn diese Arbeiter geringere Bedürfnisse haben, kann der Lohn im Auslande niedriger sein und das Ausland deßhalb billiger produziren. Dieses Verhältniß ändert sich heutzutage durch Arbeiterwanderungen ziemlich rasch.

b) In einer größeren Geschicklichkeit und in größerem Fleiß der ausländischen Arbeiter. Theils natürliche Begabung, theils bessere Ausbildung, theils Volkssitte, Wirthschaftspolitik und Geschichte veranlassen solche Unterschiede, die aber auch allmählig sich ausgleichen.

c) In einer größeren Wohlfeilheit der Rohprodukte. Derartige Vorzüge ausländischer Produktion sind in der Natur der Länder gelegen und lassen sich niemals ganz überwinden oder künstlich in's Inland verpflanzen.

d) Im Besitze besserer Verkehrswege. Hier läßt sich eher Abhilfe schaffen.

e) Im Besitze größerer Capitalien. Diese wurden durch ausgedehnteren Handel, durch frühere wirthschaftliche Entwicklung, durch günstigere Bodengestaltung erzeugt und bieten einen Vorschub, der sich ebenfalls nicht einholen läßt.

f) In einer geringeren Abgabenlast. Ob da abzuhelfen ist, kommt auf die jeweiligen politischen Umstände, auf die vorhandene Organisation der Staaten an.

g) Endlich ist es auch möglich, daß die Ueberlegenheit der ausländischen Produktion eine bloß scheinbare ist, nur in einem Vorurtheile der inländischen Consumenten begründet.

2. Die Wirkungen solcher übermächtigen Concurrenz des Auslandes bestehen in Folgendem:

a) Für das inländische Gewerbe ist sie oft Veranlassung zum Fortschritt, zu vermehrter Anstrengung, welche schließlich zu gleicher oder sogar zu überlegener Leistung der inländischen Gewerbe führt.

b) Möglich und häufig ist indessen entweder der gänzliche Untergang des inländischen Gewerbes oder ein langsames Hinsiechen desselben, ein kümmerliches Fortvegetiren. Der Untergang muß um so rascher und sicherer eintreten, je bedeutender der Vorsprung des Auslandes ist und je weniger das inländische Gewerbe Kraft und Fähigkeit zu ungewöhnlichen Anstrengungen besitzt. Die Capitalien und Arbeitskräfte untergegangener Gewerbe wenden sich zwar in andere, ob aber mit Erfolg, das ist sehr fraglich.

c) Für den inländischen Handel ist die Niederlage inländischer Gewerbe durch auswärtige Concurrenz zunächst kein Nachtheil, namentlich dann nicht, wenn an die Stelle der unterdrückten Gewerbe neue blühende treten. Für den Umsatz der eingegangenen inländischen Produktion hat der Kaufmann dann den Umsatz einer neu aufgeblühten, oder den Umsatz mit den auswärtigen Produkten. Wenn freilich der Volkswohlstand empfindliche Nachtheile erlitten und die Kauffähigkeit des ganzen Volkes sich vermindert hat: dann muß auch der Handel mitleiden.

d) Auch das inländische Capital erleidet durch solche übermächtige Concurrenz des Auslandes möglicher Weise schwere Verluste, und zwar sowohl an Baarcapital als auch an gewerblichen Anlagen, Gebäuden, Maschinen, Halbfabrikaten.

e) Für den Consumenten ist dagegen die übermächtige Concurrenz des Auslandes nur ein Vortheil. Dieser Gewinn des Consumenten läßt sich geradezu berechnen. Eine Abwehr auswärtiger Concurrenz durch einen Schutzzoll nimmt dem Consumenten diesen Gewinn. Der Consument ist es, der den Schutzzoll bezahlen muß. Das Interesse des Consumenten kommt namentlich dann in Betracht, wenn die eingeführten ausländischen Produkte sog. Halbfabrikate sind. Hindert man ihre Einfuhr oder vertheuert man dieselben, so daß der inländische Consument solcher Halbfabrikate gezwungen ist, die schlechteren inländischen Fabrikate zu benützen oder die ausländischen Halbfabrikate theurer zu bezahlen, so schadet man einer inländischen Produktion und der ganzen inländischen Consumtion. Durch Begünstigung der Einfuhr ausländischer Halbfabrikate begünstigt man den inländischen Consumenten des Halbfabrikates, welcher zugleich Produzent ist, und den inländischen Consumenten des fertigen Fabrikates. Diese Frage ist namentlich wichtig bezüglich des Roheisens und der Baumwolle. Um diese zwei Halbfabrikate dreht sich in der Hauptsache das ganze Freihandelssystem.

3. Die Schutzmittel. Ein Zoll, welcher so hoch ist, daß er die Einfuhr auswärtiger Produkte vollständig unmöglich macht, hat dieselben Wirkungen, wie ein völliges Einfuhrverbot (Prohibitivsystem). Ein mäßiger Schutzzoll dagegen bewirkt nur eine künstliche Vertheuerung der auswärtigen Produkte zu Gunsten der inländischen Produktion. Freilich belästigen und erschweren die Schutzzölle den Verkehr und erfordern bedeutenden Aufwand an Beamtenpersonal und Verwaltungskosten. Vortheilhaft ist an ihnen, daß sie

je nach der Gefährlichkeit der auswärtigen Concurrenz für jedes Produkt besonders ausgemessen werden können. Je höher der Zoll angesetzt wird, um so stärker ist der gewährte Schutz, und je weniger nothwendig der Schutz wird, je mehr sich das inländische Gewerbe kräftigt, umsomehr läßt sich allmählig der Zollbetrag verringern.

a) Bezüglich der Einfuhrzölle frägt sich's, von welchen Einfuhrartikeln sie erhoben werden sollen. Hier geht man von folgenden Grundsätzen aus:

Ist ein inländisches Gewerbe im Stande, durch vermehrte Anstrengung die ausländische Concurrenz auszuhalten, dann ist ihm der Zollschutz zu versagen. Wenn dagegen ein Gewerbe durch eigene Anstrengung nicht im Stande ist, die auswärtige Concurrenz auszuhalten, wenn es aber durch vorübergehenden Schutz gekräftigt werden kann, so daß es später diese Concurrenz aushält, dann kann man ihm einen solchen vorübergehenden Schutz gewähren. Wenn dagegen ein Gewerbe nicht durch vorübergehenden Schutz bis zur ausdauernden Selbstständigkeit gekräftigt werden kann, sondern eines beständigen Schutzes bedürfte, so verdient es einen Schutz wohl nur dann, wenn es ein altes Gewerbe ist, wenn der Schaden seines Unterganges sehr bedeutend wäre und wenn der Schutz nicht übermäßig viel kostet.

Es ist auch nicht auf jeder Stufe wirthschaftlicher Entwicklung ein Zollschutz am Platz. Dort, wo die große Menge des Volkes noch nicht hinlänglich gebildet ist, wo noch keine bedeutenden Bedürfnisse nach industriellen Produkten sich regen, soll man Viehzucht und Landwirthschaft treiben und nicht eine künstliche und verfrühte Industrie unterstützen. Es ist auch in jedem Falle zu prüfen, ob das nach Zollschutz verlangende Gewerbe wirklich bloß mit Hindernissen zu kämpfen hat oder ob ihm nicht auch eigenthümliche Begünstigungen förderlich sind, deren die ausländischen Concurrenzgewerbe entbehren.

Zeigt sich, daß ein Gewerbe trotz eines mäßigen Schutzzolles der ausländischen Concurrenz gegenüber sich nicht halten kann, dann verdient der Schutzzoll sofort aufgehoben zu werden. Wenn ein Gewerbe reif genug ist, um des Schutzzolles entbehren zu können, ist leicht zu ersehen. Dieser Zustand ist dann vorhanden, wenn das inländische Gewerbe seine Produkte auf ausländischen Märkten mit Vortheil absetzen kann.

b) Ausfuhrzölle erscheinen heutzutage als ein beseitigtes Werkzeug der wirthschaftlichen Politik. Ihre schutzzöllnerische Bedeutung besteht darin, daß sie im Stande sind, gewisse Rohprodukte der inländischen Industrie zu erhalten, welche sonst etwa in das Ausland gebracht würden (z. B. Ausfuhrzölle auf Hadern und altes Tauwerk zu Gunsten der inländischen Papierfabrikation). Einer völlig vergangenen Periode der Volkswirthschaft gehört die Anschauung an, daß Ausfuhrzölle auch Berechtigung haben, wenn sie, auf wichtige Nahrungsmittel (namentlich Getreide), gelegt, die Ausfuhr derselben zu Gunsten der inländischen Consumenten verringern.

4. Die letzten Wirkungen des Schutzzoll- und des Freihandelssystems äußern sich nicht in der Gegenwart, sondern müssen nothwendig in die Zukunft der ganzen Weltwirthschaft reichen. Es handelt sich ja hiebei nicht etwa blos um die Frage, ob die eine oder andere Industrie geschützt werden solle, sondern um viel wichtigere Dinge. Es handelt sich darum, ob die großen Kulturvölker eine mehr isolirte oder eine mehr gemeinsame Wirthschaftsentwickelung nehmen sollen. Wenn die Verfechter des Schutzzollsystems consequent sein wollten, so müßten sie nicht allein die inländische Industrie, sondern auch die inländische Rohproduktion gegen die Concurrenz des Aus-

landes schützen, um nicht blos einen Zweig, sondern die ganze nationale Produktion selbstständig zu machen und dem Volke alle Bedingungen seiner dauernden Existenz unabhängig von anderen Völkern zu schaffen.

Die Wirthschaftspolitik der modernen Staaten.

Allgemeine Aufgabe. Der Staat, welcher die Aufgabe hat, die menschliche Gesellschaft zur Civilisation zu führen, muß verschiedenen Zwecken des menschlichen Daseins gerecht werden. Deshalb muß er neben Anderem auch für den Wohlstand seines Volkes Sorge tragen. Seit Staaten bestehen, haben sie auch in der That die Sorge für das Gedeihen des Volkswohlstandes als einen Theil ihrer Aufgabe betrachtet. In welcher Ausdehnung, in welcher Weise, mit welchen Mitteln diese Sorge ausgeübt werden soll: das wird durch die Wirthschaftspolitik bestimmt. Sie ist eine Anwendung nationalökonomischer Erfahrungen auf gegebene staatliche Verhältnisse. Sie will Hindernisse entfernen, Schwierigkeiten heben, welche sich den Bestrebungen der wirthschaftenden Staatsangehörigen entgegenstellen, manchmal auch direkt die Wirthschaftsthätigkeit befördern. Um diese Zwecke zu erreichen, sind eine Reihe von Einrichtungen und Anstalten nothwendig. Aeußern diese Einrichtungen, Anstalten und Verordnungen einen Zwang gegen die Staatsbürger, so gehören sie in das Gebiet der Wirthschaftspolizei; lassen sie dagegen dem Staatsangehörigen freie Hand und beschränken sich auf die Förderung, Anregung und Unterstützung, so gehören sie in das Gebiet der Wirthschaftspflege.

Grundsätze der Wirthschaftspolitik. Die Grundsätze der wirthschaftlichen Politik eines Staates können sehr verschieden sein. Sie stehen aber regelmäßig im innigsten Zusammenhange mit der ganzen übrigen Politik des Staates. Die Geschichte der Volkswirthschaft zeigt, daß im Alterthume und im Mittelalter die wirthschaftspolitischen Grundsätze hauptsächlich auf eine Beschränkung der wirthschaftlichen Freiheit durch ungleiche Berechtigung gerichtet waren. Der moderne Rechtsstaat dagegen handelt in der Hauptsache nach den Grundsätzen des wirthschaftlichen Liberalismus. Aber diese Grundsätze sind vielfach durchzogen und getränkt von socialistischen Einrichtungen. Je mehr die Sorge für das Gemeinwohl die Freiheit des Einzelnen beschränkt, desto mehr tritt der Staat aus einer liberalen Politik in eine socialistische hinüber. Je nachdem in der Entwicklung des Staatswesens bald die eine, bald die andere der wirthschaftlichen Parteien an politischer Bedeutung gewinnt, ändert sich auch die wirthschaftliche Politik des Staates. Zur Zeit folgen unsere modernen Culturstaaten keinem einheitlichen Prinzipe in den Angelegenheiten der Volkswirthschaft, sondern sie suchen in jedem einzelnen Falle das für die vorhandenen Verhältnisse Günstigste zu thun (Opportunitätspolitik). Was an leitenden Grundsätzen etwa besteht, dürfte sich in Folgendem zusammenfassen lassen:

A) Der Egoismus der Einzelnen ist eine hinlängliche Triebfeder für sie, um das für sie Vortheilhafteste zu thun. Wo die Kraft des Einzelnen nicht ausreicht, bilden sich Arbeiter-Associationen und Capitalgesellschaften zur Erreichung größerer Ziele. Der Staat braucht also in der Regel in wirthschaftlichen Dingen nichts zu verbieten und nichts zu gebieten. Er kann auch ohne Gebote und Verbote den Fortschritt der Volkswirthschaft fördern, nämlich:

1. Durch Belehrung der Staatsangehörigen, wo ihre Kenntnisse etwa nicht ausreichen.

2. Durch Aufmunterung zu wirthschaftlichen Unternehmungen, welche derselben etwa bedürfen sollten.

3. Durch Errichtung und Unterhaltung verschiedener Hülfsmittel und Anstalten, die den Erfolg von Privatunternehmungen möglich machen oder befördern: Straßen- und Eisenbahnbau, Canalbauten, Flußcorrectionen und dergl.

4. Durch Entfernung von Hindernissen verschiedener Art, welche sich den Kräften der Einzelnen als unüberwindliche entgegen stellen. (Beschränkung der auswärtigen Concurrenz, s. o.)

B) Auch im liberalen Rechtsstaate jedoch sind Zwangsmaßregeln in wirthschaftlichen Angelegenheiten nicht vollständig zu entbehren. Es frägt sich aber hiebei:

1. Bestehen diese Zwangsmaßregeln darin, daß das gleiche Recht aller Uebrigen die Freiheit des Einzelnen beschränkt, dann sind sie nützlich, berechtigt, ja unbedingt nothwendig. So namentlich die ganze Gesetzgebung, soweit sie das Vermögen und Eigenthum betrifft.

2. Bestehen die Zwangsmaßregeln darin, daß die Freiheit des Einzelnen nicht durch nothwendige Gleichberechtigung Aller, sondern durch die Rücksicht auf das Gemeinwohl beschränkt wird, dann ist es viel bestritten, ob solche Zwangsmaßregeln gerechtfertigt sind oder nicht. Aber alle Culturstaaten machen von derartigen Zwangsmaßregeln Gebrauch, z. B. zwangsweise Expropriation von Privateigenthum zu öffentlichen Zwecken.

3. Bestehen dagegen die Zwangsmaßregeln darin, daß die Freiheit des Einzelnen durch ungleiche Berechtigung, durch Bevorzugung Anderer beschränkt wird, so sind sie entschieden verwerflich. Denn dann gehören sie der Wirthschaftspolitik des vergangenen Monopolstaates an. Auch von diesem Grundsatze werden aber Ausnahmen gemacht.

Alle Zwangsmaßregeln können in doppelter Richtung wirken:

1. als Zwang, etwas zu thun und zwar entweder durch direkte Nöthigung oder durch andere Mittel und

2. als Zwang zur Unterlassung gewisser Handlungen.

Präventiv- und Repressivpolitik. Alle wirthschaftspolitischen Mittel sind entweder präventive oder repressive.

Die präventiven sind jene, welche einen wünschenswerthen Zustand herbeiführen oder einen unerwünschten, schädlichen verhindern sollen. Die präventiven Maßregeln gehen also den Ereignissen voraus. Die repressiven Maßregeln dagegen arbeiten gegen die Wirkungen von Ereignissen, welche schon eingetreten sind; sie üben also einen Gegendruck aus.

Schwierigkeiten der Wirthschaftspolitik. Die wirthschaftspolitischen Fragen, welche den Kulturstaaten zur Lösung vorliegen, sind nicht gering. Auf der einen Seite verlangt man von den Staatsregierungen, daß sie sich auf das Nothwendige beschränken, nicht zuviel regieren wollen, daß solche wirthschaftliche Einrichtungen, die von Einzelnen ausgeführt werden können, auch den Einzelnen überlassen werden, daß alle unnöthigen Ausgaben unterlassen werden, daß die wirthschaftspolitischen Einrichtungen immer das Recht vor dem Vortheile achten sollen; auf der anderen Seite dagegen verlangen ganz große Klassen der Bevölkerung eine energische Unterstützung ihrer Interessen, häufig in Verkennung der gleich wichtigen oder wichtigeren Interessen anderer Volksklassen. Die Grundsätze der Privatwirthschaft können in der Wirthschaftspolitik des Staates keineswegs immer die Wegweiser sein. Die

Privatwirthschaft berücksichtigt das nicht, was die Wirthschaftspolitik des Staates fordert. Die Wirthschaft des Staates hat für die nachhaltigen Bedürfnisse der Jahrhunderte zu sorgen; sie hat Aufgaben zu lösen, wodurch die gleichartigen Bedürfnisse Vieler oder Aller zugleich befriedigt werden.

Gesetzgebung und Vollzug. Die Grundsätze, nach welchen in dem Rechtsstaate die wirthschaftlichen Angelegenheiten geregelt werden sollen, nehmen die Form von Gesetzen an. Diese bedürfen, um lebendig zu werden, des Vollzuges. Es ist daher im Gebiete der staatlichen Wirthschaftspolitik Gesetzgebung und Vollzug zu unterscheiden.

1. Die Gesetzgebung bezüglich der wirthschaftlichen Angelegenheiten ist keine leichte Sache. Denn weil die Verhältnisse der Wirthschaft in steter Bewegung sich befinden, weil Volk und Staat immer neue wirthschaftliche Erfahrungen machen, ist es nicht möglich, Alles so durch Gesetze zu regeln, daß man jeden vorkommenden Fall bloß unter das Gesetz einzureihen braucht. Je mehr vielmehr die wirthschaftlichen Gesetze bestimmt sind, der wechselnden Bewegung der Gegenwart zu folgen, desto weniger ist es möglich, daß ihre Bestimmungen in Einzelheiten eingehen.

2. Der Vollzug der wirthschaftlichen Gesetzgebung, d. h. die Ausführung wirthschaftlicher Gesetze durch die Staatsgewalt bedarf bestimmter Organe. In oberster Linie sind diese Organe die Ministerien des Handels und der öffentlichen Arbeiten. In Staaten, wo keine besonderen Handelsministerien bestehen, sind die wirthschaftlichen Angelegenheiten einer Abtheilung eines anderen Ministeriums (des Innern) übertragen. Einzelne Staaten dagegen haben für einzelne Zweige der Wirthschaftspolitik besondere Ministerien z. B. Ackerbauministerien. Unter den Ministerien erscheinen als andere Organe für den Vollzug der Wirthschaftspflege und Wirthschaftspolizei eine Reihe von Centralstellen (z. B. Staatseisenbahndirektionen); ferner eine Reihe von Mittelbehörden und von äußeren Vollzugsbehörden, letztere fast in jedem Staate anders genannt und anders gestaltet. Um die Behörden, welchen die wirthschaftspolitischen Angelegenheiten übertragen sind, mit den Bedürfnissen und Sorgen der Bevölkerung in steter Fühlung zu erhalten, sind der Bevölkerung in den Handels- und Gewerbekammern und ähnlichen Vertretungen Organe hiefür geschaffen. Ueberdieß haben in den konstitutionellen Staaten die Volksvertretungen Gelegenheit, nicht nur im Verein mit den Staatsregierungen wirthschaftliche Gesetze zu erlassen, sondern auch deren entsprechenden Vollzug zu kontroliren.

Die Wirthschaftspolitik und die Produktion. Unter den verschiedenen Haupterwerbszweigen sind einzelne einer Förderung und Leitung durch die Wirthschaftspflege des Staates in höherem, andere in geringerem Grade zugänglich.

Daß diejenigen Erwerbszweige, welche vorzugsweise von der Natur abhängig sind, also die verschiedenen Arten der Rohproduktion am wenigsten durch den Staat beeinflußt werden können, versteht sich fast von selbst.

So ist besonders die Landwirthschaft, obgleich sie in den meisten Ländern den größten Theil der Bevölkerung beschäftigt, obgleich sie die breiteste Grundlage des Volkswohlstandes bildet und deßhalb der Fürsorge des Staates im höchsten Grade würdig ist, doch einer Pflege und Verbesserung nur bedingt und in Einzelheiten zugänglich. Die landwirthschaftliche Politik äußerte sich im laufenden Jahrhundert hauptsächlich in der Beseitigung mancher Hindernisse und Lasten, welche aus der Zeit des Mittelalters auf dem landwirth-

schaftlichen Besitze liegen geblieben waren. Diese rechtlichen Hindernisse waren theils auf Grund falscher Finanzmaßregeln, theils aus wirthschaftlicher Unkenntniß und Mißbrauch der Gewalt entstanden und nach und nach so drückend geworden, daß der moderne Rechtsstaat sie entfernen mußte. So namentlich jene Grundlasten, welche in Besitzänderungsfällen entrichtet werden müssen; die Handlöhne, Mortuarien u. dergl.; ferner die meistens als Folge der früheren Leibeigenschaft vorhanden gewesenen Frohnen; sodann die eine bedeutende Belästigung der Landwirthschaft bildenden Zehnten und mancherlei Weide-Servituten. Derartige Hindernisse sind theils ohne Weiteres aufgehoben, theils ablösbar gemacht worden. Zur Erleichterung des landwirthschaftlichen Betriebes dient ferner die neuere Gesetzgebung bezüglich der Veräußerung von Gemeindegrundstücken, der Arrondirung, der Culturunternehmungen. Durch Verkauf von Domänen kann das der Privatwirthschaft disponible Grundeigenthum vermehrt werden; durch Beförderung der landwirthschaftlichen Bildung mittelst Lehranstalten, Musterwirthschaften, Versuchsstationen wird mancherlei Anregung gegeben. Einrichtungen des Flurschutzes; Verbesserung der Dorfwege; Verbreitung neuer Geräthe, Werkzeuge, Maschinen; Einführung und Anregung neuer Fruchtarten und besserer Thiergattungen; Prämien für besonders vorzügliche Leistungen erscheinen ebenfalls als fördernde Einrichtungen in dieser Hinsicht.

Einigermaßen verwandt mit der Landwirthschaft durch die Abhängigkeit von natürlichen Bedingungen, zeigt die Forstwirthschaft doch geringere Schwierigkeiten bezüglich ihrer Förderung durch den Staat. Eine solche Förderung erfolgt einestheils durch die Vermehrung der bestehenden Waldungen mittelst Staatsforstwirthschaft, anderntheils durch gewisse Beschränkungen der Privatwaldwirthschaft. Solche Beschränkungen sind namentlich dann am Platze, wenn eine für die Volkswirthschaft schädliche Entwaldung des Landes zu befürchten ist. In diesem Falle muß die Freiheit der Privatbewirthschaftung derartig eingeschränkt werden, daß nachhaltige Erträge zu erwarten sind.

Die Gewinnung mineralischer Rohstoffe hat heutzutage einen so industriellen Charakter angenommen, daß sie den Uebergang von der Rohproduktion zur Industrie bildet. Eine Fürsorge des Staates äußert sich auf diesem Gebiete in einer gewissen Aufsicht auf den Privatbetrieb, welche theils im Interesse der Eigenthümer selbst und eines nachhaltigen Betriebs, theils auch im Interesse des Arbeiterpersonales stattfindet. Andere speciell diesen Erwerb begünstigende Maßregeln sind Herstellung von Eisenbahnverbindungen, welche besonders die Bergwerke berücksichtigen, Aufsuchung neuer Arbeitszweige, wo etwa der Bergbau wegen mangelnder Rentabilität eingestellt wurde; Regulirung des Rechtsverhältnisses der Bergbauunternehmer zum Grundeigenthum und Anderes.

Jagd und Fischerei, gleichfalls Zweige der Rohproduktion sind nur von geringer Wichtigkeit in der gesammten Volkswirthschaft der Culturstaaten, haben aber doch auch ihre gesetzliche Regulirung gefunden.

Industrielle Politik. In einem weit höheren Grade als die Rohproduktion sind die industriellen Gewerbe einer Förderung durch die Wirthschaftspolitik zugänglich. Weil die industriellen Gewerbe nicht so abhängig von der Natur sind, können sie vom Staate weit leichter in irgend eine besondere Richtung gelenkt werden, als die Rohproduktion. In dem Systeme des modernen Rechtsstaates braucht in der Regel kein Zwang im Gebiete der industriellen Gewerbe angewendet zu werden, sondern der Egoismus der einzelnen Unternehmer ist hinreichender Sporn für sie, um zu thun was am ersprießlichsten ist. Die industrielle Politik hat also vorzugsweise eine Richtung der

Pflege und Anregung einzuschlagen. Auch ohne Gebot und Verbot kann sie durch Belehrung, durch Aufmunterung, durch Einrichtung von Hilfsmitteln und Anstalten, die den Erfolg industrieller Unternehmungen möglich machen, durch Entfernung von etwa entgegenstehenden Hindernissen wirken.

Einer der wesentlichsten Unterschiede zwischen den alten und neuen Staatsformen liegt in der verschieden gestalteten Freiheit der Gewerbe. Die Gegenwart hat sich von dem vormaligen Zunftsystem allgemein der freien Industrie zugewendet und nur ausnahmsweise einzelne gewerbliche Unternehmungen nicht überall freigegeben. Nur ausnahmsweise werden auch einseitige Berechtigungen zum Betrieb gewisser wirthschaftlicher Thätigkeiten gewährt; so namentlich durch das künstlerische und literarische Autorrecht und durch Erfindungspatente. Was die gewerbliche Gesetzgebung außerdem in Bezug auf Arbeitsrecht, Fabrikwesen, Haftpflicht, Hilfskassenwesen, Marktrecht, Musterschutz u. dergl. hervorgebracht hat, gehört einer Betrachtung der heutigen Gesetzgebung an. Für leichtere Beschaffung des Rohmateriales, das die Gewerbe zu verarbeiten haben, sorgt der Staat theils durch die oben erwähnte Beförderung der Rohproduktion, theils durch Pflege des Handels und Verkehres; theils auch durch eine hierauf gerichtete Handelspolitik gegenüber dem Auslande. Wo wegen Capitalmangel die inländische Industrie im Aufblühen gehindert ist, ist eine Abhilfe durch den Staat nicht gut möglich, Beförderung der industriellen Bildung wird dagegen von den modernen Staaten als eine wichtige Pflicht angesehen. Sie findet statt theils durch Gründung und Unterhaltung technischer Schulen, theils durch Veranstaltung von Gewerbe- und Industrieausstellungen. Letztere sind theils local-nationale, theils sog. internationale oder Weltausstellungen. Ihre Wirkungen bestehen darin, daß sie die Industriellen mit dem Grade der Geschicklichkeit ihrer Concurrenten bekannt machen, daß sie die Kenntniß von Werkzeugen und Halbfabrikaten verbreiten, Anweisungen über Geschmack und Ansichten des Publikums geben, daß sie dem einzelnen Aussteller Gelegenheit bieten, seine Produkte und seine Preise in weiteren Kreisen bekannt zu machen und damit sein Absatzgebiet zu vergrößern. Den tiefgreifendsten Einfluß aber äußert die industrielle Politik in der Frage der Schutzzölle (s. o.).

Handels- und Verkehrspolitik. Auf dem Gebiete des Handels und Verkehres ist die Möglichkeit einer tief einschneidenden Wirthschaftspolitik noch größer, als auf dem industriellen Gebiete. Es ist indessen hier nicht der Ort darauf einzugehen. Es soll nur erwähnt werden, daß in Bezug auf Transportwesen theils die eigene Gründung und der Betrieb von Transportwerkzeugen, theils die Aufrechthaltung der Ordnung auf den bestehenden Transportwegen, theils die Erleichterung der Gründung und des Betriebes von Privatunternehmungen als Aufgaben der staatlichen Wirthschaftspflege angesehen werden. Welche Arten von Transport sich vorzugsweise für den Staatsbetrieb eignen, und welche Grundsätze bei dem Betrieb maßgebend sein müssen, sind Fragen, die sich zur Zeit in der Entwicklung befinden.

Weitere Aufgaben der Wirthschaftspflege eröffnen sich in Bezug auf die staatliche Regulirung von Maaß und Gewicht; in Bezug auf Münz- und Papiergeldwesen; in Bezug auf die Regulirung mancher Preise mittels obrigkeitlicher Preisbestimmung, in Bezug auf die ganze Creditgesetzgebung, auf Colonialpolitik, Handelsverträge, auf die Regulirung des Markt- und Meßwesens und Anderes.

Vierter Abschnitt.

Der Industrie- und Fabrikbetrieb.

I. Wesen des Industriebetriebs.

Volkswirthschaftliche Bedeutung. Die volkswirthschaftliche Bedeutung der industriellen Gewerbe liegt theils darin, daß sie den Werth der nationalen Produktion erhöhen, dieselbe mannigfacher machen, und dadurch in den verschiedensten Richtungen Anregungen geben; theils darin, daß sie vorzugsweise die städtische Centralisation des Lebens, die für den geistigen Fortschritt so wichtig ist, ermöglichen und begünstigen; theils darin, daß sie eine günstige Rückwirkung auf die Rohproduktion nehmen, indem sie ihr Absatz für ihre Rohstoffe verschaffen, Werkzeuge, Maschinen 2c. liefern und auch als Arbeitsschule vortheilhaft wirken; theils endlich in der Belebung des internationalen Handels, welche wieder sowohl eine Vervielfältigung der Consumtionsgelegenheit als auch einen geistigen Austausch der Völker zur Folge hat.

Die Entwickelung der Industrie neben der Rohproduktion, dem Handel und anderen Erwerbszweigen ist eine naturgemäße Thatsache, welche mit Nothwendigkeit aus dem Grundsatze der Arbeitstheilung folgt. Die Ausdehnung der Industrie gegenüber den anderen Erwerbszweigen aber ist nicht allein in verschiedenen Ländern, sondern auch in den verschiedenen Gegenden und Bezirken eines und desselben Landes sehr verschieden.

Die Industrie steht in innigem Zusammenhange mit der Rohproduktion. Sie verarbeitet die Erzeugnisse der Rohproduktion; ihre Arbeiter ernähren sich mit Hülfe der von der Rohproduktion erzeugten Lebensmittel; ihren Absatz findet sie auch großentheils bei den Rohproducenten des Inlands. Dieser Zusammenhang kann bald mehr bald weniger unterbrochen werden. Bei der Entwickelung der Gesammtwirthschaft wird es immer häufiger, daß die inländische Industrie auswärtige Rohstoffe zu Hülfe nehmen muß und ihren Absatz auch im Auslande findet. Daß dagegen die inländische Industrie der inländischen Rohproduktion nicht gewachsen ist, kommt in der Regel nur in wirthschaftlich minder entwickelten Ländern vor.

Jener Zustand, wobei die inländische Industrie auf der einheimischen Rohproduktion aufgewachsen ist und zugleich ihren Hauptabsatz im Inlande findet, ist der natürliche und gesunde. Die Verkehrsverhältnisse der neueren Zeit haben es aber möglich gemacht, daß einzelne Länder durch lebhaften Austausch ihrer Industrieprodukte gegen die Rohstoffe und Nahrungsmittel des

Auslandes unter gleichzeitiger rascher Volksvermehrung sehr hohen industriellen Aufschwung nahmen. Eine derartige Entwickelung birgt aber die Gefahr bedeutender Störungen in sich. Denn der Gang der ganzen Volkswirthschaft kann dabei entweder beim Einkauf der fremden Rohstoffe und Unterhaltsmittel oder beim Verkaufe der einheimischen Industriewaaren unterbrochen werden. Sehr lebhafter internationaler Handel, unterstützt durch mächtige Transportmittel, wie z. B. die britischen, kann derartige Unterbrechungen am ehesten hindern oder unschädlich machen, während dem Weltverkehr verschlossene Gebirgsgegenden am meisten darunter zu leiden haben.

Besonderer Charakter der modernen Industrie. Die industrielle Thätigkeit des Mittelalters ist von jener der Gegenwart so grundverschieden, daß man den Uebergang von der einen zur anderen mit dem Ausdrucke „industrielle Revolution" bezeichnet hat. Diese Revolution ist charakteristisch durch die Aenderungen der Produktion und des Absatzes.

Die Produktion ist mit Hülfe der Maschine zur Massenproduktion geworden. Die Haupterfindungen, welche sie ermöglichen, die Presse, die Spinnmaschine und die Motoren verdrängen mehr und mehr die mühsamsten, kraft- und zeitraubenden Thätigkeiten der Menschenhand und die wichtigste Errungenschaft der modernen Industrie, die Dampfmaschine hat die Möglichkeit fabrikmäßigen Maschinenbaues gegeben und liefert jetzt auch wasserarmen Gegenden gewaltige Arbeitskräfte.

Der durch diese vervollkommneten Werkzeuge ermöglichten Massenproduktion entspricht aber auch ein Massenabsatz, hergestellt durch die Umwandlung und Vervollkommnung der großen Verkehrsmittel, ferner durch die Aufhebung alter lästiger Verkehrsbeschränkungen, endlich durch die politische und geistige Annäherung der Völker, welche den ganzen Erdkreis zum Consumenten der Produktion aller seiner Theile macht.

Die Industrie der Gegenwart zeigt einen fortwährenden Wechsel in der Höhe der Marktpreise, stetes Schwanken zwischen Perioden lebhaften Absatzes und Perioden der Geschäftsstockung. Dieser Wechsel zeigt sich in fast allen Industriezweigen, häufig sogar unterscheidet man jedes Jahr einen Höhepunkt und einen tiefsten Stand des Geschäfts. In Paris z. B. erleiden von 100000 Etablissements 36000 jährlich eine todte Saison.

Verbindung von Industrie und Rohproduktion. Industrielle Gewerbe können in vielen Fällen mit Zweigen der Rohproduktion zusammen getrieben werden. Man kann diese Verbindung mit dem Ausdrucke „industrielle Urproduktion" bezeichnen. Sie findet statt, um entweder der Rohproduktion, wenn in dieser der Schwerpunkt liegt, höhere Erträge zu verschaffen, oder um dem industriellen Gewerbe, wenn in ihm der Schwerpunkt des Betriebs liegt, die Kosten für den Transport der Rohstoffe und die Handelskosten für den Vertrieb derselben zu ersparen und dadurch gleichfalls den Reinertrag zu erhöhen.

So pflegen mit der Landwirthschaft manchmal industrielle Gewerbe verbunden zu werden, um die landwirthschaftlichen Rohprodukte besser verwerthen zu können. Z. B. Brennerei, Käsefabrikation. Da ist ein innerer Zusammenhang in der Natur der Produkte die Ursache der Verbindung. Indem sie durch Herbeiziehung eines industriellen Betriebs den Werth ihrer Rohprodukte erhöht, verschafft sich die Landwirthschaft einen weiteren Absatzkreis und bessere Preise. Ebenso werden mit der Waldwirthschaft einzelne industrielle Gewerbe häufig in Verbindung gebracht: Sägmühlen, Theerschwelereien, Holzkohlenbereitung 2c. Auch da liegt der wirthschaftliche Grund der Verbindung darin,

die werthvollsten Theile des Rohmaterials von den minder werthvollen loszulösen, um sie transportabler zu machen. Gleichen Grund hat die Verbindung von Hüttenwerken mit Bergwerken, von Kalkbrennereien und Steinmetzarbeiten mit dem Betriebe von Steinbrüchen u. s. f. — In all' den Fällen solcher Verbindung, wo die Gewinnung des Rohstoffes Hauptsache ist, pflegt die Verbindung sehr zähe festgehalten zu werden.

In anderen Fällen ist zwar die Rohstoffproduktion gegenüber der industriellen Produktion sehr untergeordnet, veranlaßt aber doch häufig eine Verbindung. Z. B. bei Porzellan- und Glasfabriken, Zuckerfabriken 2c. Da ist dann der industrielle Betrieb die Hauptsache; er kann aber nur rentabel sein, wenn er das Rohmaterial in unmittelbarer Nähe hat und selbst erzeugt.

Ganz anderer Art sind jene Verbindungen von Industrie und Rohproduktion, wobei zwischen beiden gar kein innerer Zusammenhang besteht, sondern die industrielle Thätigkeit blos betrieben wird, um die freien Stunden des Rohproducenten auszufüllen oder wo ein industrieller Arbeiter nebenbei irgend einen kleinen landwirthschaftlichen Betrieb führt.

In Bezug auf Güte und Menge der Arbeit läßt diese Art von Verbindung zwar viel zu wünschen übrig. Namentlich sind jene industriellen Arbeiten, welche lediglich betrieben werden, um die freien Stunden des Arbeiters, insbesondere im Winter, auszufüllen, in der Regel höchst unvollkommen und erinnern an die Anfangszustände aller Industrie. Es fehlt dabei dem Arbeiter an Lust und Capital, sich gute Werkzeuge anzuschaffen, die Uebung ist gering, von den Vortheilen der Arbeitstheilung und Anordnung kaum eine Spur. Dazu kommt, daß die an die gröberen landwirthschaftlichen Handtierungen gewöhnten Hände sich schwer in die feinere industrielle Arbeit schicken.

II. Grundbedingungen des Industriebetriebs.

Im Allgemeinen. Die Industrie eines Volkes im Ganzen, sowie jeder einzelne Zweig derselben haben gewisse Grundbedingungen, von welchen ihr Gedeihen abhängt. Diese Bedingungen sind theils durch die Natur gegeben, theils haben sie sich im Laufe der Wirthschaftsgeschichte allmählig entwickelt. Bald ist es möglich, dieselben durch menschliches Zuthun günstiger zu gestalten, bald ist dieß unmöglich. Manchmal ist von diesen Bedingungen die eine, manchmal die andere von höherer Bedeutung, so daß sich hieraus die mannigfachsten Einflüsse auf die industrielle Geschichte eines Volkes und seiner einzelnen Gewerbszweige ergeben.

Jeder Unternehmer muß diese Bedingungen und Einflüsse, soweit sie sein specielles Unternehmen angehen, kennen.

I. **Der Rohstoff.** Eine Grundbedingung für die Existenz und das Aufblühen eines Industriezweigs ist der Rohstoff. In den einfachsten volkswirthschaftlichen Zuständen, wo die Handwerksthätigkeit sich noch auf die Familie beschränkt, werden die einfachen Gewerbsprodukte, deren man bedarf, aus den durch die lokalen Verhältnisse gebotenen Rohstoffen gefertigt; wenn mit der fortschreitenden wirthschaftlichen Entwickelung allmählig eine Scheidung zwischen Rohproduktion und industriellem Gewerbe eintritt, verlegen einzelne Industriezweige ihren Sitz an die Consumtionsplätze, während andere bei den Plätzen, wo das Rohprodukt gewonnen wird, verbleiben. Und diese Scheidung bleibt bestehen; während sich die an den Consumtionsplätzen angesiedelten Industrieen

in ihrer Weise und auf ihren Lebensbedingungen entwickeln, thun die an den Rohproduktionsplätzen angesiedelten das Gleiche.

Auf Standorte, in deren Nähe das Rohprodukt gewonnen wird, sind jene Industriezweige angewiesen, bei welchen der Rohstoff im Ganzen neben der Arbeit und dem Capital eine hervorragende Bedeutung einnimmt und schwer in's Gewicht fällt, also große Transportkosten verursacht und wenn die Verarbeitung große Gewichtsverluste bewirkt.

So ist namentlich die erste Verarbeitung der unedlen Metalle an die Nähe der Erz- und Kohlengruben gebunden. Je feiner die spätere Verarbeitung, desto mehr kann sie von diesen Plätzen sich entfernen, wie z. B. die Kunstgießerei, die Maschinenfabrikation. Manchmal ändert sich die Gunst des Rohstoffbezugs und trotzdem bleibt die Industrie ihrem Standorte getreu. Ein Hüttenbetrieb z. B., welcher früher dicht neben der Grube wohlfeiles Holz vorfand, muß später zum Gebrauche von Steinkohlen übergehen und einen weiten Kohlentransport bezahlen; wegen der im Unternehmen steckenden Kapitalien und deren Ausnutzung muß man sich dazu entschließen.

Je mehr ein Industriezweig entwickelt ist, um so leichter mag es ihm werden, unabhängig von dem lokalen Vorkommen des Rohstoffs fortzublühen. Ursprünglich mochte er wohl auf den Reichthum an Rohstoffen begründet sein; sammelt er aber mit der Zeit an Gebäuden, Maschinen, an technischen Vortheilen, an Ruf der Firma und Kundschaft ein bedeutendes Capital an, so mag das wohl für die Zukunft schwerer in's Gewicht fallen, als der Vortheil des leichten Rohstoffbezugs.

Industriezweige, welche überseeische Rohstoffe verarbeiten, haben Veranlassung, sich in der Nähe der großen Seehäfen anzusiedeln, wo der Rohstoff vom Fabrikanten selbst gekauft, also die Commission erspart werden kann, wo zudem die Auswahl reicher und mehr Gelegenheit geboten ist, aus niedrigem Preisstande Nutzen zu ziehen, z. B. durch wohlfeilen Ankauf von theilweise beschädigtem Rohmaterial. Dazu kömmt der Vortheil, daß die Transportkosten des Abfalls nicht getragen zu werden brauchen, die beim Weitertransport des Rohstoffs erwüchsen.

So zog sich die Zuckersiederei nach Holland und Hamburg, nach den britischen Seestädten, in Frankreich nach Bordeaux und Marseille, so die Tabakfabrikation nach Holland und Bremen, die englische Baumwollspinnerei nach der Nähe von Liverpool und Glasgow, welche Häfen für den amerikanischen Import am günstigsten lagen.

Sobald aber ein Rohstoff von auswärts bezogen wird, ist die inländische Industrie überhaupt nur dann konkurrenzfähig, wenn das den Rohstoff erzeugende Ausland industriell noch weniger entwickelt ist.

Die großen Hauptstädte bieten manche Rohstoffe dar, welche als Abfälle des Verbrauchs einer großen Bevölkerung vorkommen. Dazu kömmt der Produktionsvortheil einer großen Auswahl geschickter Arbeiter und eines großen Capitalangebots.

Wenn die Verarbeitung der Edelmetalle ihren Sitz hauptsächlich in den Hauptstädten hat, so hat dieß seinen Grund einestheils im Luxuscharakter dieser Industrie, anderntheils in der größeren Wohlfeilheit der Edelmetalle, dem niedrigeren Zinsfuß und namentlich dem Angebot künstlerischer geschmackvoller Arbeit.

Aus ähnlichen Gründen werden auch musikalische, physikalische &c. Instrumente und Maschinen vorzugsweise in den großen Hauptstädten verfertigt.

II. **Arbeitskräfte.** Daß hinreichende Arbeitskräfte disponibel seien, ist eine weitere Grundbedingung. Es sind aber wieder verschiedene Anforderniſſe zu berückſichtigen. Daß nämlich die vorhandenen Arbeitskräfte leistungsfähig sind, alſo geſchickt, tüchtig, fleißig: das liegt eben ſo ſehr im Intereſſe der Unternehmer, wie in jenem der Arbeiter ſelbſt. In dem Preiſe der menſchlichen Arbeitskräfte aber ſind die Intereſſen der Unternehmer und jene der Arbeiter widerſtreitende. Wenn die Unternehmer niedrige Arbeitslöhne wünſchen und herbeiſehnen, ſo iſt dieſer Wunſch zwar begreiflich, aber eben ſo begreiflich iſt es auch, daß er bei den Arbeitern entſprechende Geſinnung erweckt.

Die induſtrielle Arbeit iſt techniſch und wirthſchaftlich eine andere als die Arbeit der Urproduktion und als jene des Handels.

Bei der Urproduktion beſchränkt ſich die Arbeit entweder auf die Loslöſung der Materialien aus ihrem Zuſammenhange mit der Natur (z. B. beim Bergbau) oder auf eine Leitung der Naturkräfte bei der Produktion neuer Stoffe, wobei die menſchliche Arbeit blos die Veranlaſſung gibt, blos die Thätigkeit der Natur anordnet (ſo bei der Land- und Forſtwirthſchaft).

Auch die induſtrielle Arbeit bedient ſich in mannigfacher Weiſe der Naturkräfte, namentlich der Wärme, der chemiſchen Verwandtſchaft, der Schwere ꝛc.

Aber die induſtrielle Arbeit beherrſcht dieſe Kräfte ſo vollſtändig, daß ihr Erfolg ein genau berechenbarer iſt, während die Urproduktion noch vielfach von den Launen der Natur abhängt. Der Induſtrielle, welcher mit Dampfmaſchinen arbeitet, weiß genau, wie viel Pferdekraft er anwendet, wie viel er zur Erzeugung derſelben an Kohlen bedarf; er kann jeden Augenblick durch Unterbrechung der Transmiſſion die Kraft in ihrer Wirkung hemmen u. ſ. f. — Ganz anders in der Urproduktion. Die rationellſte Landwirthſchaft kann die Witterung des kommenden Betriebsjahres nicht vorausſehen und in Berechnung ziehen, die ſorgfältigſte Forſtwirthſchaft nichts ausrichten gegen Windbrüche ꝛc.

Und weil die induſtrielle Arbeit überhaupt nicht ſo abhängig von der Natur iſt, als die Urproduktion, kann ſie überhaupt eine ſelbſtſtändigere Entwickelung nehmen. Dieß zeigt ſich in mehrfacher Weiſe.

Die induſtrielle Arbeit iſt nicht an die Scholle gebunden; denn ihr Arbeitsobjekt iſt nicht die Erde, ſondern irgend ein Rohprodukt. Und mit dieſer Emanzipation vom Boden iſt die induſtrielle Arbeit nicht allein berechtigt, ſondern dringend darauf angewieſen, ſich jene Standpunkte auszuwählen, welche die günſtigſten Bedingungen gewähren. In Verbindung damit ſteht die Möglichkeit einer ausgedehnten Arbeitstheilung nach räumlichen Bedingungen.

Die induſtrielle Arbeit iſt aber auch in Bezug auf die zeitliche Dispoſition viel freier, als die Urproduktion. Die landwirthſchaftlichen und forſtwirthſchaftlichen Verrichtungen ſind an die Arbeitszeit der Natur gewieſen; ſie müſſen ſich der Arbeitszeit und den Arbeitspauſen der Natur einſchmiegen. Nicht ſo die induſtriellen Gewerbe — mit wenigen Ausnahmen.

Die induſtrielle Arbeit hat nichts Urſprüngliches, nichts Natürliches mehr. Sie entfernt den Menſchen von der Natur, iſt in hohem Grade ſchon getheilt und wird noch fort und fort getheilt. Sie hat darum auch nicht die Reize, wie die Arbeit anderer Produktionszweige. Die Mühſal tritt bei ihr in den Vordergrund.

III. **Das Capital.** Eine Grundbedingung induſtrieller Entwickelung iſt auch das Vorhandenſein genügender Capitalmaſſen. Dieſelben können entweder

an jenen Stätten und in jenen Gegenden, wo die Industrie aufblühen will, gebildet worden sein und sind dann immer die Resultate einer längeren Wirthschaftsgeschichte, entwickelter Rohproduktion, welche ihre Erzeugnisse mit Vortheil verkauft, lang fortgesetzter Ersparnisse, schwungvoll betriebener Handelsthätigkeit.

Die zum industriellen Betriebe nöthigen Capitalien können aber auch auf dem Wege des Credits herbeigeschafft werden. Das ist freilich nicht ohne Weiteres möglich, sondern nur dann, wenn genügende Gründe bestehen, welche den auswärtigen Capitalisten einen ersprießlichen Fortgang der beliehenen Unternehmungen gestatten. Hat ein Einzelner oder eine ganze Klasse industrieller Unternehmer oder ein ganzes Land gezeigt, daß sie mit dem geliehenen Capital etwas anzufangen wissen, pünktlich Zins und Rückzahlung leisten, so fließt ihnen ein beständiger Strom von Capitalien zu, der stets neue Unternehmungen entstehen und die alten erstarken läßt.

Dünn bevölkerte Gegenden haben häufig zu wenig Arbeitskräfte und Capitalien, um industrielle Gewerbe mit Vortheil zu betreiben und keine Veranlassung zu überstürztem Eifer in der Begründung industrieller Unternehmungen. Denn wenn sie von der Natur nicht sehr vernachlässigt sind, bietet sich häufig Gelegenheit zu einer Rohproduktion, welche unter Umständen einträglicher ist und den gegebenen Wirthschaftsverhältnissen weit mehr entspricht, als eine künstlich emporgetriebene, noch keineswegs hinreichenden Boden findende Industrie. Wenn sich gute Verkehrsmittel darbieten, wird in solchen Fällen die Versendung der gewonnenen Rohprodukte nach auswärts auf naturgemäßem Wege Capitalien ansammeln helfen. Man wird die benöthigten Industrieprodukte vortheilhafter aus dem Auslande beziehen, statt daß man sie selbst mit großen Kosten und unvollkommenen Hülfsmitteln erzeugt und im Verlauf der Zeit wird die Ansammlung von Capital, die Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitskräfte, die fortschreitende Technik allmählig aber sicher eine Industrie entwickeln, wobei jene Zweige derselben, die den lokalen Verhältnissen am besten entsprechen, zuerst und am kräftigsten aufblühen, bis man mehr und mehr von der auswärtigen Gewerbthätigkeit sich emancipirt.

4. Der Absatz. Wo die Arbeitstheilung eines Industriezweigs aus irgend welchem Grunde noch wenig entwickelt ist, muß derselbe seinen Standort hauptsächlich nach der Nähe der Absatzgelegenheit aufsuchen. Namentlich wird die feine Luxusindustrie, in welcher wegen der künstlerischen Durchführung des Produktes die Arbeitstheilung nicht sehr weit getrieben werden kann, vorzugsweise von Consumtionsvortheilen bestimmt. Mit gutem Grunde zieht sich die Luxusindustrie in die Großstädte. Denn selbst der Kleinstädter, welcher sich den Gebrauch ihrer Produkte erlauben darf, der wohlhabendere Bewohner des platten Landes verachtet meistens die Luxusprodukte, die ihm in den Kleinstädten geboten werden, und kauft dieselben in der Hauptstadt. Die Luxusindustrie der Kleinstädte ist die allerkümmerlichste Art von Industrie. Und wie zwischen Stadt und Land, zwischen großen und kleinen Städten, so besteht auch ein solcher Unterschied zwischen den verschiedenen Theilen der Großstädte. In den elegantesten Straßen derselben, in der Nähe der Residenzen, der Theater, der feinsten Gasthöfe ist der Platz für die Läden der Luxusindustrie, während die Läden der mehr dem praktischen Bedürfniß dienenden Industrien in die Handels- und Industriequartiere und in die Vorstädte verlegt werden können und sollen; einestheils weil sie die höhere Miethe der eleganteren Quartiere nicht tragen können; anderntheils weil der Consument, der ihre Produkte braucht, sie auch in abgelegeneren Straßen aufsucht.

Veränderungen der Industrie-Standpunkte. Es geschieht oft, daß ein Ort, der bisher für eine Industrie sehr geeignet war, durch technischen oder ökonomischen Umschwung auf einmal von Plätzen überflügelt wird, die früher an keine Concurrenz mit ihm gedacht hatten. Es ist wohl im Allgemeinen leichter, eine bestehende Industrie zu erhalten, als eine neue in's Leben zu rufen; aber wenn die äußeren Grundbedingungen gänzlich andere werden, bedeutet der historische Vorrang eines Platzes nicht mehr viel.

Häufig wird solcher Umschwung herbeigeführt durch Verbesserungen der Transportmittel und des Maschinenwesens.

Diese sind namentlich Ursache, welche die industrielle Ueberlegenheit der großen Städte gegenüber dem platten Lande immer steigen lassen. Die Verbesserung der Transportmittel macht den großen Städten die Zufuhr von Nahrungsmitteln für ihre Arbeiterbevölkerung, von Steinkohlen und Rohstoffen für ihre Industrie immer wohlfeiler, so daß die Vortheile, welche einzelne kleinere Plätze den Großstädten voraus hatten, immer geringer werden. Und auch die zunehmende Maschinenthätigkeit trägt hiezu bei, indem sie den Umstand, daß in den großen Städten die gemeine Handarbeit theurer ist als anderwärts, nicht mehr so fühlbar sein läßt. So können die vielen industriellen Vortheile der großen Städte immer ungehinderter wirken. Diese Vortheile sind sehr mannigfach. Während einzeln stehende Fabriken ihren Rohstoff mühsam beziehen, ihre Kunden durch Handlungsreisende 2c. mühsam aufsuchen müssen, wird beides dem großstädtischen Fabrikanten sehr erleichtert durch die städtischen Handelshäuser, welche sich bemühen, ihm die kaufmännische Seite des Betriebs zu erleichtern und theilweise abzunehmen. Die großstädtische Maschinenfabrikation macht dem städtischen Industriellen ausgedehnte Maschinenverwendung leichter, als dem auf dem platten Lande exponirten.

Die für den Weltmarkt arbeitende Industrie gedeiht daher am besten bei städtischer Concentration. Die großstädtische Atmosphäre ist die Lebensluft der Weltindustrie; sie allein regt den künstlerischen Geschmack stets auf's Neue an, führt den Erfinder am schnellsten mit dem praktischen Organisator und dem Capitalisten zusammen und läßt die Produktion stets den belebenden und spornenden Einfluß der Consumtion empfinden.

III. Eintheilung und Charakter der verschiedenen Industriezweige.

Uebersicht.

Im Laufe der Wirthschaftsgeschichte ist das industrielle Gewerbe in eine ganze Reihe von einzelnen Zweigen zerfallen, deren Unterschiede weit zahlreicher und bedeutender sind, als bei der Rohproduktion und bei den Handelsgewerben.

Um diese mannigfachen Zweige in eine gewisse Gruppirung zu bringen, lassen sich mehrere Eintheilungsgründe anwenden.

Berücksichtigt man den Betriebsumfang, so lassen sich Kleingewerbe und Großindustrie unterscheiden. Die Gränze zwischen beiden ist nicht scharf ausgezogen. Das Kleingewerbe ist in der Regel Handwerk und hat die charakteristischen Eigenthümlichkeiten desselben.

Die Großindustrie oder der Großbetrieb zerfällt wieder, je nachdem er mehr oder weniger centralisirt ist, in Fabrikbetrieb und Manufacturbetrieb.

Außerdem lassen sich auch die Qualität der Arbeitskräfte, die verarbeiteten Rohstoffe, die Art des technischen Verfahrens und die Zwecke der Produkte als Eintheilungsgründe annehmen.

Unterscheidung nach Umfang und Qualität des Betriebs.

Das Kleingewerbe. Auch da, wo die Großindustrie blüht, bleiben nicht allein Handwerksgeschäfte bestehen, sondern es bilden sich geradezu durch die große Industrie Verhältnisse, welche die Fortdauer der Kleinhandwerker verbürgen.

Man muß hier folgende Fälle unterscheiden:

1. Vielfach kömmt es vor, daß kleine Meister für große Unternehmungen arbeiten. Auf großen Gütern ist ein eigener Schmied, ein Stellmacher nothwendig, auf großen Schiffen ein eigener Segelmacher; mancher Tischler und Böttcher liefert bloß Kisten oder Fässer zur Verpackung der Waaren einer großen Fabrik; mancher Buchbinder ist bloß für einen oder den anderen Buchhändler beschäftigt. Die große Unternehmung bedient sich in diesen Fällen des Handwerkers, statt Arbeiter in ihren Localitäten gegen Lohn arbeiten zu lassen, und läßt ihm den Unternehmergewinn; und sie thut dieß hauptsächlich, um ihren Geschäftsgang zu vereinfachen, um sich nicht mit dem Ankauf und der Magazinirung von zu vielerlei Rohprodukten, mit der Ueberwachung zu zahlreicher Werkstätten und Arbeitshilfsmittel behelligen zu müssen und dadurch in ihrer Hauptaufgabe zu stören.

2. Oft ist die Forteristenz des Kleinhandwerks durch seinen Charakter als *Reparaturgewerbe* gesichert. Die Großindustrie beschäftigt sich noch nicht mit Reparaturen, wird es auch wahrscheinlich so bald nicht thun, weil eben die Größe des Betriebs sie daran verhindert. Die große Masse der in Gebrauch kommenden und sich abnützenden Industrieprodukte muß aber eine gewisse Menge von Reparaturkräften beschäftigen. Und dem Reparaturhandwerk ist vielfach Gelegenheit geboten zum Ankauf von abgenützten Waaren und Wiederverkauf nach der Reparatur, so daß auch hier der Charakter des Unternehmers gewahrt bleibt.

3. Manchmal ist es dem Kleinhandwerk möglich, allmählige Uebergänge zum Großbetrieb zu suchen und zu finden. Es sucht auf Vorrath zu arbeiten und einen mehr als localen Absatz zu erzielen; es versucht, technische Fortschritte zu benutzen, sich auf bestimmte Specialitäten zu werfen; neue Artikel zu fertigen u. s. f. Auch kleine Unternehmer unterscheiden sich dann durch die Art des Betriebs vom alten Handwerk. Sie haben weitere Kenntnisse und Verbindungen, sind auf Fortbildungs-, auf Gewerbe- und polytechnische Schulen gewesen und haben auf Reisen, auf Jahrmarkts- und Meßbesuchen sich Bezugsquellen und Absatz verschafft.

Immer gehört zu solchen Geschäften einiges Capital, obgleich sie in sehr verschiedener Ausdehnung betrieben werden können. Technische Geschicklichkeit und Marktkenntniß ist dabei Hauptsache.

Je mehr durch die Concurrenz der Fabriken einzelne Handwerke in ihrer Produktion bedrängt werden, um so mehr tritt bei ihnen der *Verkaufsladen* in Vordergrund; sie fangen an, neben den eigenen Produkten auch fremde, aus Fabriken stammende, zu führen. Dabei geht manches an technischer Geschicklichkeit verloren; man gewinnt dafür an kaufmännischer Gewandtheit und Speculationsgeist.

Jedenfalls ist das Bedürfniß des Publikums nach solchen Verkaufsgeschäften da; aber noch in weit höherem Grade das Angebot der Ladenhalter. Mitunter sind solche Geschäfte sehr berechtigt, wenn Frau und Kinder den Verkauf im Laden besorgen, während der Mann in der Werkstatt arbeitet. Viel zu häufig aber sind sie bloß aus Trägheit ergriffen worden, weil es bequemer ist, stundenlang unthätig hinter dem Ladentische zu sitzen, als in der Werkstatt zu arbeiten.

Der fabrikmäßige Großbetrieb. Die moderne Industrie zeigt eine entschiedene Vorliebe für den fabrikmäßigen Großbetrieb. Dieser hat vor dem Kleingewerbe und vor dem Manufakturbetrieb jedenfalls die Möglichkeit ausgedehnter Arbeitstheilung und die Gelegenheit zum Gebrauche der großartigsten Arbeitshülfsmittel voraus; vor dem Kleinbetrieb zudem noch den Vortheil der technischen und kaufmännischen Ausbildung des Dirigenten. Weßhalb die Möglichkeit der Arbeitstheilung mit dem Umfange des Betriebs und der gleichzeitigen Centralisation desselben steigen muß, liegt auf der Hand; je mehr Arbeiter in einem Raum, an einem gemeinsamen Werke, unter einem leitenden Blicke arbeiten: eine um so vortheilhaftere Anordnung dieser Gesammtarbeit ist möglich. Die Kosten für Anwendung von Maschinen und andere den Betrieb erleichternde Capitalanwendungen verringern sich (durch Vertheilung auf eine größere Aufgabe) mit der Größe des Werkes.

Freilich hat das Fabrikwesen auch seine erheblichen Nachtheile. Das Risico des Unternehmers ist weit größer; weil er diesem größeren Risico entsprechend auch einen bedeutenderen Gewinn im Auge haben muß, entsteht durch den Charakter seiner Spekulation schon eine tiefe, fast unausfüllbare Kluft zwischen ihm und seinen Arbeitern. Diese stehen ihm ferne, fremd, wenn nicht feindlich gegenüber; da ihr Capitalmangel ihnen die Möglichkeit abschneidet, sich einmal zu eigenen Unternehmungen aufzuschwingen, ist es vorzugsweise diese Hoffnungslosigkeit, welche sie jenem gegenüberstellt und zu den eigentlichsten Candidaten der socialen Frage macht. Zu dieser gesellschaftlichen und ökonomischen Spaltung kömmt noch der andere Nachtheil, daß die fabrikmäßige Arbeitstheilung und Maschinenanwendung den Arbeiter technisch auf eine tiefere Stufe drückt; sie nimmt ihm mehr und mehr die Möglichkeit und die Veranlassung zu eigenem Nachdenken.

Alle Vortheile, welche dem fabrikmäßigen Betriebe gegenüber dem handwerksmäßigen zu Gebote stehen, müssen mit der wachsenden Größe der Fabrik nicht allein absolut, sondern auch verhältnißmäßig zunehmen. Bei einer englischen Flachs-Maschinenspinnerei von 10000 Spindeln beträgt das Anlagecapital pro Spindel 76 Mark, das Schock Garn kostet den Fabrikanten 30 Mark; bei 4000 Spindeln beträgt das Anlagecapital pro Spindel 72 Mark, das Schock Garn kostet 33 Mark.

Allerdings steigern sich die Vortheile der großen Unternehmung gegenüber der kleinen nur bis zu dem Punkte, wo die Unternehmung so groß wird, daß sie nicht mehr von einem Unternehmer überwacht und geleitet werden kann. Dann wachsen freilich noch die dem Großbetrieb als solchem eigenen Vortheile; aber es stellen sich auch die dem Großbetrieb als solchem eigenen Nachtheile ein: die Schwierigkeit einheitlicher Leitung, die Leichtigkeit von Defraudationen, das Entwischen von Details aus der Controle.

Jede geschicktere Arbeitstheilung, jede Verbesserung und Specialisirung des Verkehrs rückt diesen Punkt in weitere Ferne hinaus. Die Arbeitstheilung macht es dem Unternehmer immer leichter möglich', einzelne Zweige seines Ge-

schäfts abzulösen und so durch Vereinfachung wieder zu erleichtern, was ihm die Massenhaftigkeit des Betriebs an Schwierigkeiten bereitet hat. In Liverpool und Manchester befassen sich eigene Geschäfte mit dem Magaziniren der Baumwolle; das ist somit dem Fabrikanten erspart. Ist die Waare fertig, so kann sich der Unternehmer wieder die kaufmännische Seite des Betriebs durch Spekulanten abnehmen lassen, während ihm das Cassengeschäft vom Banquier besorgt wird.

Die Schwierigkeiten des Großbetriebs sind aber bei den verschiedenen Geschäften sehr mannigfach und sind immer weit größer für jenen Unternehmer, der ein großes Geschäft schon fertig übernehmen muß, als für den, der es selbst groß gemacht hat. Denn diesem gegenüber steht das Geschäft da wie ein Baum, dessen Wachsthum er genau beobachtet hat, dessen Grundgestalt und Hauptäste ihm deutlich vor Augen sind, während sie dem ersteren verdeckt werden durch die Fülle der kleineren Zweige. Jener hat das Verhältniß der verschiedenen Geschäftszweige untereinander geschaffen; er kennt die Zunahme, die Ausdehnungsfähigkeit jedes einzelnen von Grund aus; er kennt die innersten, so zu sagen angeborenen Fehler und Vorzüge des kleinsten Theils seiner Unternehmung.

Manufaktur, Hausindustrie. Das Wesen der Manufaktur liegt darin, daß der Manufakturist die industrielle Unternehmung zwar im Großen betreibt, daß aber seine Einrichtungen sich im Wesentlichen darauf beschränken, Comptoir und Magazine zu halten, von da aus die Gewerbsleute mit Bestellungen zu versehen und die Produkte dieser Arbeiter als Kaufmann abzusetzen.

Doch kömmt es auch vor, daß er solche Hülfsanstalten zur Vorbereitung oder zur Vollendung der Produkte, welche die Einzelnarbeiter nicht für sich halten können, anlegt und unterhält, daß er die Arbeiter mit Rohstoffen und Werkzeugen versieht. Läßt er die Arbeiter in ihren Wohnungen arbeiten, so nennt man dieß Hausindustrie; läßt er sie dagegen in von ihm hergestellten Räumen arbeiten, so gewinnt der Betrieb den Charakter der Fabrikation.

Das System der Hausindustrie findet man in allen Industriezweigen, wo die Anwendbarkeit der Maschine beschränkt ist und der Markt für die Waare keine sehr großen Dimensionen annehmen kann.

Die Brüsseler Spitzenfabrikation, die Lyoner Seidenindustrie, die Stickerei des sächsischen Voigtlandes und der Schweiz, der Gegend von Alençon und Nancy; ferner die Tabletterie Nordfrankreichs, die Pariser Shawlfabrikation, feine Goldschmiedarbeiten u. s. w. sind berühmt gewordene Zweige der Hausindustrie.

Oft sind es eigenthümliche klimatische Verhältnisse, welche die Hausindustrie begünstigen. Die Natur legt in vielen Gegenden der landwirthschaftlichen Bevölkerung längere Arbeitspausen auf, welche dann zweckmäßig durch die Hausindustrie ausgefüllt werden, besonders in hochgelegenen und wenig fruchtbaren Gebirgsgegenden.

Unleugbar kann die Hausindustrie große sittliche und sociale Vorzüge haben. Sie vereinigt die Familie, statt dieselbe zu trennen, wie die Fabrikindustrie thut, welche jedes Mitglied der Familie in einen andern Arbeitssaal schickt. Auf diese Weise erhält die Hausindustrie den Familienzusammenhang und die Familienerziehung aufrecht, sie ermöglicht es dem einzelnen fleißigen und geschickten Arbeiter viel leichter, sich selbstständig zu einem Fabrikanten aufzuschwingen. So bei dem Tableteriegewerbe der unteren Seine und Oise in Frankreich, bei der Nürnberger Industrie.

Ein bedeutender Nachtheil des Haussystems liegt in der Zersplitterung, in dem Mangel einer innigen Verbindung der verschiedenen Glieder eines Produktionszweiges. Der französischen Wollindustrie z. B. wird die Concurrenz mit dem Auslande vielfach erschwert durch ihre Zersplitterung unter Wollhändler, Kämmer, Spinner, Weber, Färber, Appreteure und Exporteure, wie sie zu Amiens und Rheims stattfindet. Aehnliches beklagt die Lyoner Seidenindustrie gegenüber der englischen und Elberfelder.

Bei dem Systeme der Hausindustrie tritt eine scharfe Scheidung ein zwischen dem kaufmännischen oder Direktionspersonal und den ausführenden Arbeitern. Ersteres bedarf ausgedehnter Waaren- und Handelskunde; da es den Markt überschaut, kommen ihm und nicht den Arbeitern die Schwankungen des Geschäftsgangs zu Gute; bei günstigen Conjuncturen ist der Gewinn groß, bei ungünstigen der Ausfall leicht zu ertragen, weil keine großen Fabrikgebäude und Anlagen zu verzinsen sind.

Das Ingenieurwesen. Das Ingenieurwesen ist in wirthschaftlicher Hinsicht charakteristisch durch die hier zumeist durchgeführte Trennung der ökonomischen von den technischen Elementen. Der Ingenieur ist in der Regel nicht industrieller Unternehmer, sondern blos technischer Meister, welcher die technische Herstellung und Einrichtung der Unternehmung zu leiten hat.

Die unter der Mithülfe des Ingenieurwesens entstandenen industriellen Unternehmungen gestatten eine sehr genaue Vorausberechnung der *technischen Leistungsfähigkeit*. Aber um die Berechnung der ökonomischen Leistungsfähigkeit bekümmert sich der Ingenieur sehr oft nicht, dieß überläßt er häufig dem eigentlichen Unternehmer, der zwar oft kein technisches Verständniß, dafür aber Spekulationsgeist, Organisationstalent und die andern Eigenschaften eines Unternehmers besitzt.

Wo das Ingenieurwesen im Bereiche der Industrie arbeitet, geschieht dieß zumeist auf Bestellung oder in festen Lohnverhältnissen, ohne Gewinn- und Verlustchancen.

Die große industrielle Aufgabe des Ingenieurwesens liegt darin, daß es unaufhörlich strebt, in den Werkstätten die menschliche Arbeitskraft von jenen Arbeiten zu befreien, welche durch Naturkräfte, die an sinnreiche Mechanismen gefesselt werden, versehen werden können.

Das Kunstgewerbe. Das Bedürfniß nach künstlerischer Gestaltung seiner Umgebung führt den Menschen zur Kunst und zum Kunstgewerbe. Aber nur ein kleiner Theil der Wohlhabendsten ist es, der Werke der bildenden Künste sein Eigenthum nennen kann. Die Leistungen des Kunstgewerbs dagegen sind weit populärer. — So sehr auch die Mode Formen und Farben vorschreibt, gestattet sie doch noch hinreichende Freiheit in der Wahl, der Combination und dem Arrangement, um den Geschmack jedes Einzelnen selbstthätig walten zu lassen. Am Kunstgewerbe hat jeder Mensch sein Anrecht; jeder — mit Ausnahme der allerärmsten — kömmt in die Lage, seine künstlerischen Anschauungen durch Auswahl und Anordnung anzuwenden.

Mehr und mehr dringt die Kunst in das Gewerbe ein. Die Weberei und Tapetenfabrikation erzeugen durch Fadenverschlingungen und harmonische Farbencomposition künstlerische Darstellungen und werden dadurch zur Kunstweberei; der Zeugdruck verlangt immer vollkommenere Muster, von Künstlerhand entworfen; die Fabrikation von Porzellan-, Glas-, Thon-, Gold-, Silber-, Bronce-, Lackirwaaren, selbst von Papiermaché- und Kautschukartikeln erfordert häufig künstlerische Durchbildung; auch bei den Spielwaaren richtet man das

Augenmerk mehr und mehr darauf, durch edle Formen anzuregen; die Bekleidungsindustrie beruht auf dem Verständniß der Schönheit menschlicher Körperformen; im Gebiete des Eisengusses ringt sich die Fabrikation von Luxusgegenständen zu immer höherer künstlerischer Vollkommenheit empor und die Arbeiten der Holzindustrie, namentlich der Möbelfabrikation, suchen eifrig die prächtigen Gestaltungen der Renaissance und der Gothik wieder zu erreichen. Die Sculptur sendet ihre Ausläufer nach dem industriellen Gebiete in der Galvanoplastik, Rahmenfabrication, Möbelfabrication, in der Gypsgießerei u. a.; die Malerei in der Porcellanmalerei, Musterzeichnung 2c. Die zeichnenden Künste sind — mit Ausnahme der chemischen Industrie und weniger Zweige der mechanischen — überall unentbehrlich.

Unterscheidung nach den Rohstoffen.

Faßt man die Rohstoffe in's Auge, welche von den industriellen Gewerben verarbeitet werden, so unterscheidet man:

1. Verarbeitung mineralischer Rohstoffe. Hier würden neben andern hauptsächlich Eisen-, Glas-, Porcellan-, Thonindustrie, ein großer Theil der Fabrikation von Chemikalien 2c. auftreten, theilweise auch die Baugewerbe.

2. Verarbeitung vegetabilischer Rohstoffe. Hier erscheinen die Holz-Industrie, die Leinen- und Baumwollindustrie als Hauptzweige. Daneben eine Reihe anderer minder wichtiger.

3. Verarbeitung animalischer Rohstoffe. Woll- und Seidenindustrie, Lederindustrie, viele Theile der sog. chemischen Industrie u. s. f.

4. Verarbeitung gemischter Rohprodukte. Z. B. Zündwaarenfabrikation, Wagenbau, viele Theile der Bekleidungsindustrie 2c.

Diese Eintheilung kann nicht durchgeführt werden, ohne oft zur Trennung innig verwandter Dinge zu führen. Doch ist sie nicht ganz ohne Bedeutung, denn einzelne Rohprodukte, z. B. Eisen, Baumwolle, Wolle, Leder, nehmen in der Gesammtindustrie einen ganz hervorragenden Rang ein und prägen den wirthschaftlichen Eigenthümlichkeiten und Schicksalen ihrer Industrieen einen höchst entschiedenen Charakter auf. Je wichtiger ein Rohprodukt ist, je schwankender die Masse und der Preis seiner Produktion, um so mächtiger muß natürlich der Einfluß sein, welchen dasselbe auf den bezüglichen Industriezweig nimmt.

So ist es speziell diese Eintheilung, welche sehr häufig bei der Beurtheilung der wichtigsten volkswirthschaftlichen Fragen angewendet, wenn auch nicht durchgeführt wird. Wenn es sich um Aenderung der Finanzgesetzgebung, um Entstehung und Tarifirung neuer großer Transportanstalten oder um andere Fragen der wirthschaftlichen Politik handelt, um die wirthschaftliche Zukunft ganzer Industrieplätze und Landestheile: dann sieht man häufig mit wuchtigen Ansprüchen und Klagen die durch die Gemeinsamkeit des Rohprodukts vereinten Industriezweige auftreten. Das Rohprodukt schafft die Masseninudstrie; sie wiegt am schwersten im volkswirthschaftlichen Leben; an ihr zeigen sich die allgemeinsten volkswirthschaftlichen Gesetze; deßhalb ist die Eintheilung nach dem Rohprodukt auch von besonderer volkswirthschaftlicher Bedeutung, namentlich bezüglich des Standes und Ganges der Produktion.

Unterscheidung nach dem Verfahren.

Eine eingehende Eintheilung ist ermöglicht, wenn man das Verfahren berücksichtigt, durch welches die Rohprodukte in Industrieprodukte verwandelt werden.

Durch die Verarbeitung der Naturprodukte oder durch die fernere Veredlung schon verarbeiteter Gegenstände (Fabrikate) wird entweder blos deren Form oder es wird deren Materie oder es werden Substanz und Form verändert. Man unterscheidet demnach mechanische, chemische und gemischte Industriezweige.

Weil aber das Verfahren, die Methode der Produktion theils diktirt wird durch die Natur des Rohprodukts und theils durch die Erfordernisse der fertigen Produkte, ist diese Eintheilung innerlich und natürlich verwandt mit anderen. Da sie das Verfahren der Produktion zum Ausgang nimmt, ist sie nicht allein vorzuziehen, sondern geradezu geboten für die technische Betrachtung der Industrie. Wie wenig sich aber eine systematische Eintheilung der Industriezweige durchführen läßt, zeigt sich ganz besonders hier, wenn man die Unterabtheilungen betrachtet.

A. Die mechanische Technik zerfällt in folgende Hauptgruppen.

1. Verarbeitung der Metalle;
2. Verarbeitung des Holzes;
3. Spinnerei und Weberei;
4. Fabrikation des Papiers;
5. Verfertigung der Glas- und Thonwaaren;
6. Verarbeitung der Webstoffe;
7. Verarbeitung des Leders.

Ein großer Theil der modernen Industrie fällt bei dieser Eintheilung ganz hinweg. So namentlich manche Kleingewerbe.

Dagegen sind in dieser Gruppe einige Industriezweige eingeschlossen, welche auch der chemischen Industrie zugerechnet werden können; so die Glas-Industrie, die keramische Industrie.

B. Die chemische Technik umfaßt:

1. Die chemische Metallurgie, die Legirungen und die Metallpräparate;

2. Die chemische Industrie im engeren Sinn des Wortes (Gewinnung von Salzen, Säuren; Fabrikation von explosiblen Körpern, Farben u. s. f.).

3. Die Technik des Glases, der Thonwaaren, des Gypses, Kalks und Mörtels;

4. Die chemischen Veränderungen der Pflanzenstoffe (Stärke- und Zuckerfabrikation, Gährungsgewerbe, Brodbäckerei, Essigfabrikation, Technik der Oele und Harze ꝛc.).

5. Die chemischen Veränderungen der Thierstoffe (Gerberei, Leimfabrikation, Milch- und Fleischverarbeitung ꝛc.).

6. Die Färberei und den Zeugdruck.

7. Die Beleuchtung.

8. Die Heizung.

Man erkennt sofort, daß eine strenge Scheidung mechanischer und chemischer Industrie unmöglich ist, weil in den meisten Fällen die Bearbeitung des Rohstoffes mechanisch und chemisch zugleich ist, z. B. in der Glas- und Thonwaarenindustrie, Färberei und Zeugdruckerei u. s. f.

Der technische Unterschied liegt daher bloß darin, daß in einigen Industrie-

zweigen die Veränderung der chemischen Natur, in anderen die Formenveränderung Hauptsache ist.

Oekonomisch ist der Unterschied wichtig deßhalb, weil in den vorzugsweise mechanischen Gewerben die Maschine in all' ihren Nuancen eine viel wichtigere Rolle spielt, als in der chemischen Technik. In ersterer werden die wirthschaftlichen Fortschritte hauptsächlich bedingt durch Vervollkommnung der Arbeitstheilung und der Maschine, in letzterer durch Ersparniß am Rohstoff, und möglichste Regeneration desselben, Ersparniß am Brennstoff, sowie durch Ersparniß an Zeit mittelst Abkürzung und Verbesserung der Operationen.

Combinirte Eintheilung der Industrien.

Es läßt sich keine ganz einfache und überall brauchbare Eintheilung der Industrien finden. Für manche Zwecke ist diese, für andere jene Eintheilung brauchbar. In Industrieausstellungen z. B. werden andere Unterscheidungen getroffen werden müssen, als in technischen Werken. Man hat deßhalb auch verschiedene Eintheilungsgründe combinirt und daraus eine Eintheilung erhalten, welche folgende sehr gewöhnliche und geläufige Unterscheidungen trifft:

1. **Die Nährgewerbe.** In der Zubereitung der Nahrungsmittel concurriren die kleine Industrie und die häusliche Beschäftigung, während nur wenige Zweige der Großindustrie angehören. So namentlich die Zuckerfabrikation. In einzelnen Zweigen arbeitet neben der großen noch die kleine Industrie. So im Mühlenwesen, in der Branntweinbrennerei und Bierbrauerei. Auch jene Nahrungsgewerbe, welche dem Kleinbetrieb angehören, fordern ein gewisses nicht unbedeutendes Anlagecapital (Bäckerei und Fleischerei), theils zur Anlage der Gebäulichkeiten, theils zum Ankaufe des Rohmaterials. In der Brodbäckerei versuchte man den Großbetrieb (Brodfabriken) einzubürgern; doch bleibt im Ganzen diese Industrie dem Localgewerbe. Eine Reihe verwandter Industriezweige, welche sich mit Herstellung von Consumtibilien befassen, wird zwar fabrikmäßig, aber in geringem Umfange betrieben. So die Fabriken für Stärke, für einzelne Mehlprodukte, Sago, Dextrin, Chocolade, Caffeesurrogat 2c. Das Tabakgeschäft ist mehr Manufactur als geschlossene Fabrik. Selbst in diesen kleinen Fabrikationszweigen überwiegen die Vortheile des Massenankaufs der Rohstoffe, der vollen Ausnützung der Maschinen und des Specialstudiums der Absatzwege so sehr, daß die Fortschritte des Fabrikzweigs meistens von den größeren Etablissements ausgehen. Nur die einfachsten hieher gehörigen Arbeiten, namentlich Müllerei und Cigarrenfabrikation, lohnen oft besser bei kleinem Betriebe.

Die Produktion von Getränken und Spiritus nimmt mehr und mehr einen fabrikmäßigen Charakter an. Ganz besonders ist dieß der Fall in der Branntweinbrennerei, wo die zahlreichen kleinen Etablissements, welche früher mit unvollkommenen Einrichtungen für eine kleine Kundschaft arbeiteten, sich sehr vermindert haben, während die großen Kunstbrennereien sich vermehren. Auch die Bierbrauerei bedarf, wenn sie den Anforderungen der Gegenwart entsprechen will, eines ausgedehnten Apparates von Apparaten, Maschinen und Räumlichkeiten. Die älteren Brauereien sind diesen Anforderungen selten gewachsen und deßhalb in starker Verminderung. Im Gebiete der Essigfabrikation concurrirt mit dem Fabrikbetrieb noch vielfach die Hausindustrie. Schaum- und Obstweine, die ersteren in großem, die letzteren in kleinen Betriebe produzirt, finden zunehmenden Absatz; weit rascheren Aufschwung aber

hat die Mineralwasserfabrikation genommen. Nationale und locale Sitte bedingen die mannigfache Ausdehnung der verschiedenen Arten von Getränke-Industrie.

2. **Die Baugewerbe.** Nächst der Nahrungsmittelindustrie der wichtigste Gewerbszweig für die menschliche Gesellschaft, haben die Baugewerke in den Eigenthümlichkeiten und in der Mannigfaltigkeit ihrer Rohstoffe, noch mehr aber in der Unbeweglichkeit ihres Erzeugnisses Bedingungen gefunden, welche sie einen ganz selbstständigen, von dem anderer Gewerbe vielfach verschiedenen Entwickelungsgang und eine alte, sehr entschiedene Arbeitstheilung annehmen ließen. Schwierigkeiten in der Würdigung des Rohprodukts und in der Aufsuchung des Marktes sind bei diesem Industriezweig weniger vorhanden, als sonst irgendwo; die technischen Aufgaben der Construction treten in Vordergrund; die ökonomischen Fragen concentriren sich in den Lohnverhältnissen und in der Berücksichtigung der an einem und demselben Platze zu verschiedenen Zeiten sehr verschiedenen Baulust.

Die verschiedenen Zweige der Gesteinindustrie, welche als Grundlage der Bauausführungen dienen, die Kalkbrennereien, Ziegeleien, Fabriken von Formsteinen und schweren Thonwaaren, Gyps-, Cement- und Asphaltfabriken, Schiefer-, Marmor-, Dachplattenbrüche und Steinbrüche überhaupt werden zum Theile in großem Umfange betrieben und sind nothwendig lokalisirt.

Handwerksmäßigem und durchaus lokalisirtem Betrieb gehört das Maurergewerbe an; seine Frequenz ist bedingt durch die nationale Bausitte und die jeweilige Baulust.

Die Frequenz des Zimmergewerbes ist nicht allein durch die örtliche Bausitte (Holz- oder Massivbau), sondern vielfach auch durch die Selbstarbeit der Bauenden auf dem Lande bedingt; in Bezug auf die größten Aufgaben jenes Gebiets, welches einst vollständig diesem Gewerbe angehörte, ist dasselbe durch die fabrikmäßige Eisenconstruction verdrängt.

Die übrigen Baugewerke, jene der Maler, Stuckateure, Staffirer &c. gehören zu den städtischen Berufszweigen. Sämmtliche Baugewerke zusammen beschäftigen größere Menschenmassen, als irgend einer der anderen Industriezweige. Da auf dem Lande die meisten Reparaturen und selbst viele Neubauten vom Hausbesitzer unter Zuzug von Handarbeitern besorgt werden, darf man nur für Städte und Industriegegenden aus der Zahl der Bauhandwerker Schlüsse auf die Bauthätigkeit ziehen.

Neben den handwerksmäßigen Baugewerken und neben der fabrikmäßigen Produktion von Baumaterialien werden stets einzelne Theile der Bauthätigkeit, namentlich die Anlage großer Industrie- und Verkehrsbauten vom Ingenieurwesen, die höchste künstlerische Vollendung der Bauwerke dagegen von der Kunst und Kunstindustrie beherrscht, so daß in diesem Gewerbszweige nicht nur alle Klassen des Betriebsumfanges, sondern auch alle Qualitäten von Arbeitskräften vertreten sind.

3. **Bergbau und Hüttenwesen.** Berg- und Hüttenmännische Unternehmungen werden zwar in der Regel der Industrie gegenübergestellt als eigenthümliche Zweige der Rohproduktion, haben indessen — namentlich die Hütten — so viel industriellen Charakter, daß sie hier nicht unerwähnt gelassen werden dürfen. Sie bilden den Uebergang von der Rohproduktion zur Industrie; die Grubenwerke gehören der ersteren, die Hütten der letzteren an; beide Arten aber pflegen sehr häufig als zusammengehörend betrieben zu werden.

Aber auch die Grubenwerke haben Vieles, was durchaus den industriellen

Unternehmungen eigenthümlich ist. Schon die Art des Betriebs, der mit seltenen Ausnahmen ein Großbetrieb ist, sehr bedeutende Capitalien erfordert und daher nicht so sehr für die einzelne, als für die gesellschaftliche Unternehmung sich eignet. Sodann die erforderlichen technischen Hülfsmittel, welche schon viel früher, als dieß bei allen anderen Industriezweigen der Fall ist, zu hoher Vollkommenheit gebracht wurden. Ferner die Methode des Produktionsprozesses, welcher unter Benützung wissenschaftlicher Erfahrungen von einer Stelle aus geleitet und dirigirt und von Arbeitern ausgeführt wird, die zwar durch den innigen Verkehr mit der Natur einen ganz eigenartigen Charakter erhalten, aber doch ihrer ganzen Arbeitsweise und wirthschaftlichen Stellung nach industrielle Arbeiter sind.

Dagegen unterscheidet sich der Bergbau von allen industriellen Unternehmungen scharf durch die entschiedene Abhängigkeit seiner Erträgnisse von natürlichen Bedingungen, von der Ergiebigkeit der Lagerstätten, welche weder durch technischen Fortschritt, noch durch Capitalverwendung abgeändert werden kann.

Reichthum an unerschöpften Lagern nutzbarer Fossilien und Wohlfeilheit des Holzes geben weniger civilisirten Ländern in Bezug auf die bergmännische Produktion zwar einen bedeutenden Vorsprung, der aber ein Gegengewicht in der Seltenheit des Capitals, im Mangel an tüchtigen Arbeitern und gebildeten Technikern, in den Kosten und Schwierigkeiten der Versendung findet. Die Folge ist, daß auch hochcultivirte Länder trotz ungünstigerer natürlicher Bedingungen mit ihrem Grubenbetriebe noch die Concurrenz anderer Länder aushalten können. Wenn sich Technik und Capitalaufwand nicht mehr steigern lassen, pflegen allerdings wegen der steigenden Löhne und Holzpreise, wegen der zunehmenden Schwierigkeit des Abbaues die Produktionskosten mehr und mehr zu steigen. So kann es häufig geschehen, daß Bergwerke außer Betrieb gelassen werden müssen, weil sie die Concurrenz der reicheren Lagerstätten nicht mehr aushalten können und daß die bedeutenden Capitalien, welche in den Anlagen stecken, zuerst unverzinslich liegen und allmählig, je mehr die Hoffnung auf neue Erträgnisse schwindet, langsam absterben.

Hüttenwerke pflegen mit Bergwerken zusammen angelegt und betrieben zu werden. Diese Verbindung ist ökonomisch sowohl wegen des sachlichen Zusammenhangs als auch wegen der Aehnlichkeit der in beiden Zweigen erforderlichen technischen Kenntnisse.

Betriebsmaterialien und Geräthschaften erfordern in der Regel den Haupttheil der Roheinnahmen; an ihnen, wie an den Bauten, Betriebsanlagen und deren Unterhalt sind am ehesten Ersparnisse zuläßig.

4. **Metallindustrie.** Bei der Metallindustrie steigt der Betriebsumfang der einzelnen Anstalten vom Dorfschmiede, der ohne Gesellen arbeitet, bis zu den colossalen Etablissements, welche Tausende von Arbeitern beschäftigen; die Qualität der Arbeitskräfte vom simplen Nagelschmied bis zum wissenschaftlich gebildeten Maschineningenieur. Das Gedeihen der einzelnen hieher gehörigen Gewerbszweige folgt sehr mannigfachen Einflüssen; die ganze Gruppe aber ist in siegreichem und rastlosem Fortschritt begriffen, wie kaum eine andere; stets vermehrt sich die Zahl der aus Metallen, insbesondere der aus Eisen und Stahl gefertigten Gegenstände, welche namentlich ihrer größeren Dauerhaftigkeit, Leichtigkeit, Eleganz und Wohlfeilheit wegen aus unsern Häusern, Straßen und Werkstätten fortwährend das Holz- und Steinmaterial verdrängen. Die Herabsetzung des Eisenpreises oder Verbesserung der Eisenqualität fördert mehr als alles Andere die gesammte industrielle Produktion. In neuerer Zeit

hauptsächlich die Fabrikation des Bessemer=Stahls, welche die Wirkung hat, in vielen Gebieten das Eisen durch Stahl zu ersetzen. Wohlfeilheit und Güte des Brennmaterials sowie der Metalle sind die eine, Anregung durch eine im Allgemeinen stark entwickelte Industrie die andere Hauptbedingung der Metallwaarenproduktion, welche unter allen Industriezweigen am meisten die titanische Gewalt des menschlichen Unternehmungsgeistes und seiner erfinderischen Kraft über ungeschlachte und gewaltige Naturmassen triumphiren läßt.

Unter den Metallwaaren unterscheiden sich zunächst von den feinen und Kurzwaaren die schweren Eisen=, Blech=, Draht=, Stahl=, Schneidewaaren und Waffen. Sie werden theils in Verbindung mit der Rohproduktion in den Hütten selbst fabricirt, theils beschäftigen sie allein große Werke. Vorzugsweise sind es Eisen und Stahl, die fabrikmäßig zu Gegenständen des allgemeinen Bedarfes verarbeitet werden; Kupfer, Messing, Zink und Blei werden viel seltener zu den schweren Waaren der Streckerei und Gießerei verwendet.

Bei den Arbeiten der Eisenstreckerei kömmt es zunächst auf die Beschaffenheit des Materials an, dessen Güte, Auswahl und Behandlung dem Fabrikate seinen Werth verleiht. Der Betrieb fordert Sicherheit, Gleichmäßigkeit und Gewandtheit; Schönheit der Form ist minder wichtig, aber doch nicht ganz bedeutungslos. Blechwaaren steigen fortwährend in ihrer Bedeutung, seit die Fortschritte der Mechanik die Herstellung von Blechen aller Stärken aus verschiedenen Metallen erleichtern, und zwar in gleicher Weise die groben Schiff=, Brücken= und Kesselbleche, wie die getriebenen, lackirten und emaillirten, die façonnirten Blechwaaren, Röhren rc. Die Drahtindustrie hebt sich einestheils durch die mechanischen Erleichterungen, anderntheils durch den enorm steigenden Verbrauch an Telegraphendrähten, Drahtseilen rc.

An Acker= und Wirthschaftsgeräthen, Bestandtheilen der Transportwerkzeuge, Baubedürfnissen, von Werkzeugen und Geräthen des allgemeinen Gebrauches wird stets mehr und mehr auf fabrikmäßigem Wege erzeugt und die Thätigkeit des Kleingewerbs dadurch beschränkt.

Das Handwerk der Grob=, Huf=, Ketten= und Sensenschmiede folgt in seiner örtlichen Vertheilung und zeitlichen Bewegung wesentlich den Bedürfnissen der Landwirthschaft und des Lokalverkehrs, das Schlosserhandwerk den Baugewerken, während die Gewerbe der Messerschmiede, Feilenhauer, Sägschmiede, Büchsenmacher rc., welche weniger auf den Lokalbedarf angewiesen sind, in ihrer lokalen Vertheilung und in ihrer Prosperität von der Gunst der Produktionsvortheile mehr beeinflußt werden.

Die Gewerbe der Kupferschmiede, Stück=, Glocken=, Gelb= und Rothgießer, Klempner, Zinn= und Bleigießer sind durch die um sich greifende fabrikmäßige Herstellung von Blech= und Gußwaaren mehr und mehr genöthigt, sich entweder auf Reparaturen zu beschränken oder ihren Betrieb selbst fabrikmäßiger zu machen.

Die feine Metallurgie ist in ihrem Gedeihen und in ihrer Ausdehnung wesentlich durch die Höhe des nationalen Luxus bedingt. So insbesondere die Arbeiten in Edelmetallen, Neusilber= und plattirten Waaren u. s. f. Sie fallen theils dem kleinen, theils dem großen Betriebe, letzterem vorzugsweise die Fabrikation von Nadeln, Kupfer=, Bronce= und Messingwaaren u. s. f. zu.

Die Fabrikation jener Metallwaaren, welche der Kunstindustrie angehören, findet eine Schwierigkeit darin, daß bei der hastigen maschinenmäßigen Massenproduktion genaue Durcharbeitung der einzelnen Stücke unmöglich ist. Seit Anwendung der Präge=, Stampf= und Preßwerke sind Silber= und Gold=

arbeiten auch zu Gegenständen der Fabrikation geworden. Die starke Fabrikation von Neusilber- und plattirten Waaren kömmt einem nicht ganz lauteren, etwas schwindelhaften, aber leicht begreiflichen und sehr ausgedehnten Bedürfnisse des Publikums entgegen. In der Nadelfabrikation feiert das System der Arbeitstheilung mit seine größten Triumphe, während die Fabrikation von Broncewaaren in ihrem Gedeihen vorzugsweise von der Entwickelung des künstlerischen Geschmacks bedingt wird.

5. **Maschinenbau.** Der Maschinenbau hat seine wirthschaftlichen und technischen Vorstufen in dem Kleingewerbe der Stellmacher, der Wagen-, Wirthschaftsgeräth- und Schiffbauer. Aber schon diese Kleingewerbe ähneln dem Großbetrieb hinsichtlich der Art der erforderlichen Kenntnisse, hinsichtlich der vielseitigen Arbeiten und nothwendigen Capitalien. Für kaum einen anderen Industriezweig ist die Durchführung der Arbeitstheilung wichtiger, als für den Maschinenbau. Der Betriebsumfang der Werke kann außerordentlich verschieden sein, obgleich im Allgemeinen anerkannt ist, daß die kleinen Etablissements nur selten die Concurrenz der großen aushalten können. Bergbau und Landwirthschaft, Industrie und Transportwesen drängen mehr und mehr nach arbeitsparenden Maschinen und haben dadurch die großartigste Massenproduktion auf diesem Felde möglich gemacht. Kein anderer Zweig der Industrie zeigt einen so gewaltigen Trieb, seine Etablissements in's Colossale, in's Erdrückende anwachsen zu lassen.

Die örtlichen Bedingungen für das Gedeihen des Maschinenbaues werden gegeben theils durch das Bedürfniß, welches namentlich seitens der Industrie (speciell Textilindustrie), der Eisenbahnen und der oceanischen Schifffahrt ein besonders großes ist, anderntheils durch die Möglichkeit leichter Beschaffung von Rohmaterial, insbesondere von Eisen und Kohle. Weniger wichtig ist die angeborene Geschicklichkeit der verschiedenen Arbeiterbevölkerungen, weil die ausgedehnte Arbeitstheilung dieses Zweiges erlaubt, für die schwierigsten Arbeiten ausländische gewandte Arbeiter beizuziehen und die einheimischen nach Maßgabe ihrer Geschicklichkeit und Specialbildung zu verwenden.

6. **Die keramische Industrie.** Diese schließt sich, gleichfalls oft baulichen Zwecken oder der inneren Einrichtung der Wohnungen dienend, an die Baugewerke, speciell an die Gesteinsindustrie an, und gehört theils zum handwerksmäßigen, theils zum fabrikmäßigen Betriebe. Die Bedingungen ihres Gedeihens liegen theils im Vorhandensein des Rohmaterials und der Hülfsstoffe (wobei namentlich letztere, das Brennmaterial, wegen der Holzvertheuerung stets größeren Einfluß gewinnen); weniger in der gewohnheitsmäßigen Uebung der Arbeiterbevölkerung, die indessen in der Glasindustrie nicht unwichtig ist. Die Porcellanindustrie verdankt ihr Aufblühen an einzelnen Plätzen staatlicher Unterstützung und der Nähe künstlerischer Kräfte. Mit der Vertheuerung des Brennmaterials steigt das Bedürfniß, die großen keramischen Fabriken in der Nähe von Kohlengruben anzulegen, um so mehr, als die fortschreitende Technik die Herstellung sehr feiner und werthvoller Waare mit Hülfe von Steinkohlen ermöglicht.

Die Glasindustrie bietet wegen ihres verhältnißmäßigen Alters in mannigfacher Hinsicht Belehrung. Wo sie vorzugsweise durch die Gunst des Rohstoffbezugs aufgeblüht ist, bildet sie einen wichtigen Bestandtheil der sogenannten „bodenwüchsigen“ Industrie, ist dann decentralisirter, durch local verschiedene Arbeitsgewohnheit ausgezeichneter Betrieb; anderwärts geben Concentration des Betriebs in großen Etablissements unter fähiger technischer Leitung, Ausbildung

künstlerischer Kräfte, Verbindung mit fortgeschrittener Broncefabrikation (für Lampen, Thürgriffe ꝛc.) Hand in Hand mit der Produktion feiner Qualitäten von Luxuswaare.

Die Steingut- und Thonwaarenindustrie duldet geringeren Betriebsumfang und ist letztere insbesondere noch allenthalben ein Gegenstand des Kleingewerbs.

7. **Die Textilindustrie.** Die unter diesem Namen zusammengefaßten Industriezweige, welche sich mit der Verarbeitung von Faserstoffen zu Fäden, Geweben ꝛc. und weiter zu vollendeten Gebrauchsgegenständen befassen, bildeten die erste Grundlage der Massenproduktion und des Waarenhandels, insbesondere wegen der leichten Transportfähigkeit der Waare. Die Fortschritte der neueren Mechanik, die glänzende Durchführung des Grundsatzes der Arbeitstheilung, die Anordnung der Arbeit in großen Etablissements haben diese Industrie wesentlich gefördert. In ihren einzelnen Zweigen herrscht bald das Kleingewerbe, bald der Großbetrieb vor und vielfach concurrirt mit beiden selbst häusliche Nebenbeschäftigung.

Die ausgedehnte Anwendung der Maschinenthätigkeit hat in keiner anderen Industrie so eigenthümlich auf die menschliche Arbeit eingewirkt, als bei der Textilindustrie. Die Arbeit erfordert ein geringes Maß von Kraftanstrengung, aber Aufmerksamkeit und Fingergewandtheit. Häufiger als in anderen Industrien finden hier Kinder und Frauen Beschäftigung; niedrige Löhne und lange Arbeitszeit sind der sociale Fluch der Textilindustrie, dabei eine überaus einförmige geisttödtende Arbeitsthätigkeit. Aber auch dem Unternehmer bietet sie manche Schwierigkeit. Vor Allem gestatten ihre Hauptzweige nur große Unternehmungen und fordern daher bedeutende Anlagecapitalien, welche in den Geschäften derart fixirt werden, daß sie nicht mehr herausgezogen werden können. Dazu kömmt als weitere Schwierigkeit der Bezug des Rohstoffes. Letzterer muß in großen Massen gekauft werden, wechselt im Preise und ist sehr verschieden in der Qualität, so daß der Einkauf allein schon ein eingehendes Studium der Marktverhältnisse verlangt und auf die Benützung günstiger Conjuncturen sehr viel ankömmt. Die Arbeitskräfte sind von sehr verschiedenem Werth, was dem in dieser Hinsicht minder gut situirten Unternehmer die Concurrenz wesentlich erschwert. Und dazu kömmt noch der schwankende Absatz, namentlich in hochfeinen Modeartikeln.

Neben der Eisenindustrie ist die Baumwollindustrie unbestreitbar jener Erwerbszweig, der auf die wirthschaftlichen und socialen Verhältnisse der Völker am entschiedensten einwirkt. Die wirthschaftliche Entwicklung Großbritanniens und der Vereinigten Staaten hängt auf's Innigste mit den Baumwollen-Interessen zusammen.

In der Baumwollspinnerei ist durch eine Reihe äußerst sinnreicher Erfindungen die ältere Handspinnerei ganz verdrängt und dieser Industriezweig vollständig zur Domäne der Maschine gemacht worden. Jene Erfindungen und die Verstärkung der Betriebskräfte haben die Produktion in den letzten Jahrzehnten in's Colossale gesteigert. Die Größe des erforderlichen Capitals ist Ursache, daß die neu entstehenden Spinnereien meistens Actienunternehmungen sind. Die Hauptgründe der englischen Ueberlegenheit sind die Fortschritte des englischen Maschinenbaues, die leichtere Beschaffung guten Rohmaterials und das wohlfeilere Capital. Die deutsche Baumwollspinnerei, obwohl zuerst durch die Continentalsperre, späterhin durch das Schutzzollsystem begünstigt, concurrirt noch immer nicht erfolgreich mit der englischen, so daß vielfach englisches Garn verwebt wird. Man benützte in Deutschland die neuen Erfindungen und Ver-

besserungen nicht hinreichend und auch der Zollschutz erwies sich auf die Dauer nicht sehr förderlich. Ueberdieß litt die deutsche Spinnerei lange an einer Zersplitterung der Kräfte und Mittel, welche den Kleinbetrieb begünstigte — auf Kosten der technischen Vollkommenheit. Triebkraft ist meistens das Wasser. Durch den Zollschutz nahm die deutsche Spinnerei eine Richtung auf gröbere Nummern, weil der Schutz für die feineren Nummern ein weit geringerer ist als für die gröberen. Erst in neuerer Zeit warf sich auch die deutsche Spinnerei mit Erfolg auf die feineren Sorten und könnte jetzt — namentlich die großen Actienunternehmungen, welche gute Dividenden abwerfen — auch ohne Zollerhöhung bestehen.

Die Baumwollweberei sucht — wenigstens in Deutschland — mit Vorliebe jene Gegenden auf, wo vordem die Leinenindustrie blühte. Auch auf dem Gebiete der Weberei wurden die englischen Fortschritte nur langsam und unvollständig in Deutschland eingebürgert. Stärkerer Aufschwung datirt seit der Continentalsperre, nach deren Aufhebung England aber den deutschen Markt wieder eroberte. Wo das Gewerbe keines Zollschutzes genoß, gingen in Folge dessen viele Unternehmungen zu Grunde; andere konnten nur durch Lohnreduktionen sich retten und durch Billigkeit die Güte der Waare ersetzen. Hauptübel der deutschen Weberei war stets der Mangel an Concentration, an Centralisation und an mechanischen Webstühlen, der hohe Zoll auf Gewebe nicht günstig. Förderlich war indessen die — in England schon lang übliche — Verbindung der Spinnerei mit der Weberei. Ein anderes Uebel der deutschen Baumwollindustrie ist die Vernachlässigung der Appretur. Gerade durch vorzügliche Appreturanstalten findet diese Industrie die Anerkennung der Weltmärkte.

Im Allgemeinen hängt ihr Gedeihen zumeist von der Einführung der Maschine, vom wohlfeilen Capital und von der zunehmenden Tüchtigkeit der Arbeiterbevölkerung ab.

Auch in der Wollindustrie hat in neuerer Zeit — besonders in Frankreich — die Ausbildung der mechanischen und chemischen Technik neue einfachere Produktionsprozesse eingeführt. Die ganze Fabrikation der Kammgarne und der gemischten Gewebe ist in großartigem Aufschwung begriffen und hat eine glänzende Zukunft vor sich. Die Bezugsplätze des Rohstoffs wechseln; Spanien lieferte lange die größte Quantität und beste Qualität; dann hob sich die deutsche Wollproduktion, später machte ihr jene der englischen Colonien erfolgreiche Concurrenz. Wo die Wollindustrie in höchster Blüthe steht, liebt sie gleichfalls Concentrirung und weitgehende Specialisirung. Durch die Erzeugung von gemischten Gespinnsten wurde eine Vervielfachung der Gattungen, größere Erleichterung der Verbindung des Wollgarns mit Baumwoll- und Seidenketten erzielt. Die Vervollkommnung und der Consum der Ganzwollstoffe hält nicht gleichen Schritt mit der gemischten.

Nicht leicht hat sich in einem anderen Industriezweige die Fürsorge für künstlerische Ausbildung der Muster, für die gewerbliche Zeichnenkunst so glänzend gelohnt, als in der französischen Fabrikation von Streichgarn-Modewaaren, wo sich freilich mit musterhafter Zeichnung auch vortreffliche Färberei, ausgezeichnetes Gespinnst und höchste Kunstfertigkeit der Weberei vereinigen.

In der Leinenindustrie geht die Einführung der Maschine in langsamerem Tempo vor sich, obgleich sich die Maschinengarne durch Gleichmäßigkeit, Weichheit und Biegsamkeit des Fadens vor den Handgarnen auszeichnen und leichter als diese zu den verschiedenartigsten Stoffen verarbeitet werden

können. Die Maschinenindustrie ermöglicht hier eine größere Mannigfaltigkeit des Produktes und die Unregelmäßigkeit des Handgespinnstes überwog allmählig dessen Vortheile. In mittleren Garnsorten ist die Handarbeit am energischsten verdrängt worden.

Es ist leicht begreiflich, warum die Leinenwaaren durch die Baumwollindustrie eine gefährliche Concurrenz erhielten, und warum viele Gebiete mit lebhafter Leinenindustrie zur Baumwollindustrie übergingen. Es ist dieß eine Erscheinung aus der großen industriellen Revolution der Gegenwart, in welcher bald die Rohstoffe, bald die Fabrikationsmethoden, bald Beides durch Neueres und Besseres ersetzt werden. Eine besonders charakteristische Eigenthümlichkeit der Leinenindustrie ist die starke Concurrenz der bäuerlichen Hausarbeit mit der Fabrikindustrie, namentlich in industriell weniger entwickelten Gegenden.

Die Seidenindustrie hängt in ihrem Gedeihen hauptsächlich von einer bis in die kleinsten Theile hinabreichenden Specialisirung der Fabrikation, sodann von der Ausbildung der Musterzeichner und Arbeiter ab. Wo sie am höchsten entwickelt ist, machen die Fabrikanten nur einzelne Artikel, ja nur ein Genre, selbst nur eine Farbe desselben; der Zurichter appretirt nur einen oder den anderen Stoff; der Färber färbt nur in einer bestimmten Farbe; Alle sind speciell dafür eingerichtet. Dabei ist Jeder in seinem Zweige vollauf beschäftigt und in der Lage, den Rohstoff mit größter Strenge auszuwählen, bestimmte Bezugsquellen ausschließlich zu benützen und die Qualitäten der benöthigten Seide eigens anfertigen zu lassen.

8. **Die Lederindustrie.** Der Bedarf an Leder ist mit der wachsenden Bevölkerung und Wohlhabenheit sehr gestiegen, so daß die Häuteproduktion von Mittel- und Westeuropa trotz des zunehmenden Viehstandes nicht mehr zureicht und seit 1820 Zufuhren aus Amerika, Ostindien und Osteuropa häufig geworden sind. In der Lederbereitung concurrirt immer noch mit der Fabrikindustrie das Kleingewerbe; ebenso auch in der Verarbeitung des Rohmaterials zu Gebrauchsgegenständen. Der wichtigste Zweig der letzteren, die Schuhmacherei, bildet das zahlreichste Einzelngewerbe. Das Gewerbe der Riemer und Sattler hat wegen des ausgedehnten Bedarfs der Landbevölkerung auch als Kleinbetrieb noch eine Zukunft, während Taschnerei, Handschuhmacherei und Ledergalanteriewaarenindustrie mehr dem Großbetrieb angehören und ihren Sitz in den Städten suchen. Die Eigenthümlichkeit des Leders als Arbeitsmaterial, welches, wenn es in irgend größeren Stücken Verwendung fand, langen Gebrauch und häufige Ausbesserung gestattet, gewährt selbst dem kleinsten capitallosen Reparaturgewerbe Zugang. Die Pelzwaarenindustrie hat, einestheils wegen des Seltenwerdens des Wildes, anderntheils wegen der Vervollkommnung in der Fabrikation feiner dicker Wollstoffe an Umfang verloren. Durch die Kautschuk- und Guttapercha-Industrie ist das Leder nur aus einem kleinen Kreise seiner Verwendung verdrängt worden. Innerhalb des Fabrikgeschäftes hat Arbeitstheilung Platz gegriffen, so daß nur wenige Geschäfte die gesammte Lederfabrikation gleichzeitig betreiben. In der Regel bilden die Fabrikation von Rohleder, Safian, Corduan und Lackleder eigene Specialitäten.

Der so erleichterte Bezug an lackirten, farbigen und genarbten Ledern, sowie an metallenen Einfassungen, Schlössern und Beschlägen rc., der zunehmende Reiseverkehr und Bedarf an Koffern, Täschchen, Geldbörsen, an Toiletten- und Schreibgeräthen ließ die Industrie in Lederwaaren einen ganz enormen Aufschwung nehmen.

9. **Die chemische Industrie.** Die chemische Industrie im engeren Sinne

sowohl (Fabrikation von Chemikalien zu pharmaceutischem und gewerblichem Gebrauch, von Farben und Firnissen), als auch eine Reihe anderer hieher zu rechnender Industriezweige (Gas-, Theer-, Zündwaaren-, Seifen-, Stearin-, Parfumerie-, Mineralöl-, Phosphor- und Kunstdüngerfabrikation, Leimsiederei u. s. f.) gestatten zum Theile sehr bescheidenen, zum Theil erfordern sie beträchtlichen Betriebsumfang und Capitalaufwand. Sie sind meist modernen Ursprungs und Ergebniß wissenschaftlicher Forschung, in ihrem Stand und Gang höchst abhängig von der Entwickelung der Gesammtindustrie.

Eine Reihe von Industriezweigen, die früher im Kleinen betrieben wurden, haben sich zur chemischen Großindustrie aufgeschwungen. So die Leimfabrikation, früher Nebenbeschäftigung der Abdecker, in neuerer Zeit hat sich die Phosphorfabrikation, die vorher oft mit ihr verbunden war, als selbstständiger Industriezweig entwickelt. Die Seifensiederei mußte Kleingewerbe bleiben, so lange man blos Talg als Rohstoff verwendete und hievon nicht genug zu einer stetigen Massenproduktion erhielt. Erst seit die Tropenländer ihre Fette in colossalen Quantitäten liefern, ist die Seifenproduktion in ihren Hauptartikeln der Großindustrie verfallen und in stetiger Zunahme, während die Stearin- und Kerzenfabrikation mit dem stets wachsenden Verbrauch an Gas und Petroleum zu kämpfen hat. Die immer sorgfältiger werdende Benützung der thierischen Abfallstoffe zu Kunstdünger, Farbstoffen ꝛc. hängt von den Fortschritten der Agricultur- und technischen Chemie ab. Bei dem riesigen Aufschwunge, den die Gasindustrie und mit ihr die Verarbeitung der übrigen Steinkohlenprodukte schon genommen haben, steht es zu erwarten, daß auch das Beleuchtungsbedürfniß kleinerer Ortschaften mehr und mehr zur Gasconsumtion greifen und das Gebiet dieser Industrie sich noch lange erweitern wird.

Die Chemikalien im engeren Sinne des Wortes, d. h. die zum gewerblichen und pharmaceutischen Gebrauche nöthigen Säuren, Salze, Alkalien und Basen sind Gegenstand eines stets wachsenden Bedarfes der Druckereien, Färbereien, Bleichen, Glashütten, Seifen-, Mineralwasserfabriken und anderer Industriezweige geworden und riefen eine Industrie in's Leben, die sich durch stets wachsende Größe der einzelnen Etablissements auszeichnet.

10. **Die Feinmechanik.** Sie schließt sich in Bezug auf die erforderlichen Kenntnisse des Unternehmers an den Maschinenbau an, da sie in ihren höchsten Zweigen eine ausgedehnte mathematische und physikalische Bildung beansprucht. Doch unterscheidet sie sich wesentlich vom Maschinenbaue dadurch, daß die Quantität des Arbeitsmaterials fast vollständig in den Hintergrund tritt und lediglich die Gestaltung desselben nach wissenschaftlichen Grundsätzen den Ausschlag gibt. In inniger Verbindung nach ihrer geistigen Seite hin mit Wissenschaft und Kunst stehend, kann die Feinmechanik nur an den Sitzen regen wissenschaftlichen und künstlerischen Lebens zu hoher Ausbildung kommen. In Hinsicht auf das Material findet sie Verwandtschaft mit der Metallurgie, Keramik und Holzindustrie. Jeder ihrer einzelnen Zweige strebt nach einer anderen Richtung über das blos Industrielle hinaus, und es zeigt sich dieses Streben in dem eminenten Versuchscharakter der Feinmechanik, in dem Hang, die Erzeugnisse zu individualisiren. Die Feinmechanik experimentirt mit ihren Erzeugnissen. Die ökonomische Folge davon ist, daß diese Erzeugnisse häufig den gewöhnlichen marktmäßigen Preisbestimmungsgründen sich entziehen, daß ihre Produktionskosten oft nicht genau im Vorhinein sich berechnen lassen und daß auch ihre Werthschätzung seitens des Käufers schwierig ist und nur dem vollkommen Sachverständigen gelingt.

Es ist interessant zu beobachten, an welchen Punkten sich die Feinmechanik mit anderen Zweigen menschlicher Geistesthätigkeit berührt.

Die Fabrikation musikalischer Instrumente ist auf einer Seite verwandt mit dem physikalischen Experiment, auf der anderen erfordert sie ein gewisses künstlerisches Verständniß. Die Fabrikation von physikalischen, optischen, geodätischen Instrumenten steht in Fühlung mit den Laboratorien der Gelehrten. Aehnlich verhält es sich mit der Verfertigung von Modellen zu verschiedenen Lehr-, Versuchs- und Bauzwecken. Die Verfertigung von chirurgischen Instrumenten dagegen grenzt an die Thätigkeit des Operateurs.

Indem solchergestalt die Feinmechanik ihre Aufgaben von der Wissenschaft empfängt und nach deren Anweisungen erledigt, indem sie andrerseits an die Metallurgie, an die Keramik und Holzindustrie und auch an einige andere Industrien beständig neue Anforderungen stellt, vermittelt sie einen steten Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie, welcher der letzteren vergeistigende Elemente zuführt.

11. Industrie in Holz-, Stroh- und kurzen Waaren. Diese Industriezweige, in mannigfache Unterarten zerfallend, können theils im großen, theils im kleinen Betriebe ausgeübt werden. In Bezug auf Holzwaaren sind es mehrere Kleingewerbe, welche heutzutage noch mit Erfolg arbeiten und wohl auch in Zukunft arbeiten werden. Es scheint, als ob das Holz, dieses äußerst verwendbare und wohlfeile Arbeitsmaterial, welches neben Horn, Bein und Stein den ersten Anfängen häuslicher Technik gedient hat, dem Großbetrieb widerstrebt. So wenigstens das am meisten verbreitete Gewerbe der Holzverarbeitung, das Schreinergewerbe, in welchem erst in neuerer Zeit der fabrikmäßige Betrieb eingedrungen ist und schwierige, der Kunstindustrie angehörende Leistungen gern auf sich nimmt; so auch die Böttcherei, welche sich im Wesentlichen an die Bedürfnisse intensiven Landbaues und lebhafter Getränkefabrikation anschließt. Korbflechterei und Holzschnitzerei erscheinen, vielfach als häusliche Nebenbeschäftigung getrieben, mit besonders geringem Betriebsumfange. Die Verfertigung von Kurzwaaren aus Holz, Horn, Bein, Pappe, insbesondere die Drechslerei, Spielwaarenindustrie 2c. wird, da sie auch schon im Kleinen eingehende Arbeitstheilung zuläßt, und keine großen Capitalien erfordert, mit Erfolg vom Kleingewerbe betrieben; ganze Landstriche verdanken ihr nicht unbedeutenden Wohlstand. Einzelne Zweige allerdings gehen mehr und mehr in fabrikmäßigen Betrieb über, so insbesondere die Kautschukindustrie, welche manchen früher von jenen Industriezweigen hergestellten Artikel in Anspruch genommen hat.

Die Stroh-, Rohr- und Bastwaarenindustrie hat man, da sie auch schwächere Arbeitskräfte zuläßt und fast kein Capital beansprucht, nicht ohne Erfolg als Subsistenzmittel für verdienstlose Bevölkerungen beim Erliegen anderer Gewerbszweige zu fördern gesucht.

Der Fabrikindustrie ist in neuerer Zeit die Erzeugung von Möbeln theilweise anheimgefallen, wobei die Anwendung von Säge- und Hobelmaschinen 2c. sehr vortheilhaft wirkt; ferner Manches aus dem Gebiete der Drechslerei. So Spielwaaren, Dosen und Kästchen, Beinwaaren, insbesondere Kämme; die Herstellung von Holz- und Beinknöpfen ist durch die maschinenmäßige Metallknopf-Fabrikation zur Seite gedrängt. Lackirte Waaren gehören meist der Fabrikindustrie an, ebenso Bleistifte, Federn, Kunstblumen 2c.

12. Papierfabrikation und verwandte Industrie. Die Papierproduktion hat sich seit ihrer Entstehung mechanischer Arbeitskräfte bedient und ist

durch die neuere Vervollkommnung der Maschinen ganz in das Gebiet der Fabrikation eingetreten. Neben der Einführung der Continuationsmaschine war für diesen Fabrikationszweig die Verwendung von Stroh und Holzzeug statt der Hadern von größter Wichtigkeit. Alle vorkommenden Sorten werden jetzt mit Maschinen gemacht. Bei dem raschen Uebergang von der Büttenfabrikation zum maschinenmäßigen Betrieb haben manche Handpapierfabriken einfache und billige Continuationsmaschinen (manchmal blos 600—1000 Thlr. kostend) angelegt, um grobe Sorten zu fabriziren. Die Papierpreise sind seit den vierziger Jahren allmählig gesunken, die Ansprüche an Weiße, Feinheit und Güte sehr gestiegen. Die deutsche Papierfabrikation wetteifert rühmlich mit der englischen und französischen; ihre Papiere zeichnen sich durch Reinheit des Stoffes, hohe Festigkeit, Mannigfaltigkeit der Farben und gute Vertheilung derselben im Blatt, auch durch vollkommene Leimung aus.

Die Tapeten- und Buntpapierfabrikation hat einestheils durch den zunehmenden Luxus, anderntheils durch die verbesserten Betriebseinrichtungen und durch die höhere Leistungsfähigkeit der Farbenfabrikation sehr zugenommen. Deutsche Tapeten und Buntpapiere behaupten sich mit Glück auf dem Weltmarkte.

13. Die polygraphische Industrie. Die polygraphische Industrie hat den Zweck, Werke des menschlichen Geistes auf dem Gebiete der Kunst und Wissenschaft zu vervielfältigen. Sie ist bald mehr kunstmäßig, bald mehr handwerks- und fabrikmäßig und fordert im ersteren Falle eine stete Aufmerksamkeit auf die Details, gleichmäßige Vollendung des Ganzen, während sie im letzteren Falle vorzugsweise die Schnelligkeit, Massenhaftigkeit und Wohlfeilheit der Produktion zu beachten hat.

Die verschiedenen einzelnen Industriezweige, welche hieher gerechnet werden, sind mit sehr verschiedenen anderen Industrieen verwandt. So die Schriftgießereien, die Typen- und Stereotypen-Fabriken mit der Metallindustrie. Ihr industrieller Charakter liegt in der exakten Durchführung sehr feiner Formen bei doch nothwendiger Massenproduktion. Die Buchdruckerei ist der wichtigste Zweig der polygraphischen Gewerbe, in der modernen Gesammtindustrie von höchster Bedeutung und ganz eigenthümlichen Bedingungen. Diese liegen in dem besonderen Charakter des Werkzeuges, welche aus einer Anzahl von Typen besteht, dessen Behandlung sorgfältige und gebildete Arbeiter beansprucht und daneben in dem Anforderniß der Massenproduktion, endlich in dem Umstande, daß der Absatz im Großen einem speciellen Handelszweige überliefert worden ist. Steindruck, Xylographie, Photographie ꝛc. bilden den Uebergang von der Kunstindustrie zur Technik der Kunst; bei ihnen, wie bei der Herstellung von Karten, Planetarien ꝛc. tritt der industrielle Charakter um so mehr hervor, je mehr die Massenproduktion und Maschinen-Thätigkeit vorwiegt; anderntheils die Verwandtschaft mit Kunst und Wissenschaft.

IV. Gründung der Unternehmungen.

Die Person des Gründers.

Regel ist beim industriellen Betriebe, daß die Verantwortlichkeit für die Unternehmung auf einem Einzelnen lastet, daß Gewinn und Verlust einem Einzelnen zugehen. So häufig auch in der Gegenwart die gesell-

schaftliche Form der Unternehmung auftritt, so muß doch die Einzelunternehmung als Grundform und Ideal aufgestellt werden.

Wann mit Vortheil oder ohne Nachtheil von dieser Grundform abgegangen und die gesellschaftliche Form gewählt werden kann, läßt sich nur unter Berücksichtigung der persönlichen Eigenschaften der Unternehmer und ihrer Vermögenszustände, unter Berücksichtigung der Art der Unternehmung und endlich unter Berücksichtigung der möglichen gesellschaftlichen Form beurtheilen.

Es paßt nicht jeder Unternehmer in einen Gesellschaftsbetrieb und nicht jedes Unternehmen eignet sich zu demselben.

Da jede Form einer wirthschaftlichen Gesellschaft irgend welche Opfer an Selbstständigkeit, irgend welche Unterordnung unter ein gemeinsames Statut, oder unter einen Vertrag fordert, so eignen sich ungewöhnlich selbstständige Unternehmer entweder gar nicht für die Gesellschaftsform oder doch nur dann, wenn sie außerordentlich nachgiebige Gesellschafter finden. Sie wollen volle Verantwortung und finden nur in ihr hinreichenden Sporn zur Entfaltung ihrer ganzen Kraft.

Andrerseits gibt es Naturen genug, welche eine volle Verantwortlichkeit lieber nicht übernehmen und daher sehr gut für die gesellschaftliche Unternehmung passen, ja ohne dieselbe gar nicht vorwärts kommen, weil ihnen die Wucht der Initiative fehlt. Und selbst die tüchtigste, waghalsigste und selbstständigste Unternehmernatur muß sich in ein Gesellschaftsverhältniß fügen, wenn es ihr an Kapital und Credit fehlt, um die Unternehmung überhaupt oder im erforderlichen Umfange ins Leben zu rufen oder fortzuführen.

Es gibt Unternehmungen, welche sich nicht für alle Gesellschaftsformen eignen. Die Gesellschaftsform muß sich daher dem Gegenstande des Unternehmens anpassen. Industrielle Unternehmungen, welche beim Ankauf von Rohstoffen ꝛc. und beim Verkauf ihrer Produkte sich nach schnell wechselnden Marktverhältnissen richten müssen, können nur unter einer rasch beweglichen Direction gedeihen und in jenen Gesellschaftsformen, welche auch dem *kaufmännischen* Betrieb zuträglich sind. Jene Gesellschaftsformen dagegen, die einen verwickelteren schwerfälligeren Verwaltungsorganismus haben, passen nur für Unternehmungen, deren Geschäfte in regelmäßigem Gange sich langsam abwickeln.

Die Einzelnunternehmung ist wie erwähnt die idealste Form, welche höchste Leichtigkeit und Freiheit der Bewegung, vollste Verantwortlichkeit für den Erfolg in sich trägt und daher auch die Thatkraft des Unternehmers in einer Weise herausfordert, wie keine andere. Sie hat das Charakteristische, meist aus dem Kleinen hervorgewachsen zu sein auf Grund vieljähriger Erfahrungen. Sehr selten hat sie von Anbeginn an schon ihre Existenz einem großen Kapitale zu verdanken; meist wird sie groß und kräftig durch Betriebsüberschüsse, welche statt in die Consumtion des Unternehmers in sein Geschäft verwendet werden.

Einzelnunternehmungen enden häufig mit dem Tode ihrer Begründer und Träger. Aber sie sollten nicht mit demselben enden; denn jedes Ende einer Unternehmung ist stets mit einer Verschleuderung von Werthen verbunden. Aecht wirthschaftlich ist es vielmehr, wenn alle, selbst die kleinsten Theile eines Unternehmens in der Art fortbenützt werden, daß sie in ihrem Zusammenwirken nicht gehindert sind, sondern blos ein neuer Unternehmer statt des alten in sie eintritt. Um so größer ist der Vortheil, wenn der neueintretende Unternehmer nicht völlig fremd, sondern allmählig mit dem Geschäfte vertraut geworden ist, wenn also die wirthschaftenden Subjecte und Objecte eng aneinander

sich schließend einen Proceß steter Erneuerung und Kräftigung des Unternehmens möglich machen. Da erscheint denn das Unternehmen auch in Gesellschaftsform geführt; aber die Gesellschafter wirthschaften nicht nebeneinander, einer den anderen störend, sondern nacheinander, indem jeder Vorgänger für seine Nachfolger gründet und baut, schafft und befestigt.

In neuerer Zeit ist ein förmliches Gründungsfieber über die wirthschaftliche Welt gekommen, welches nicht allein in kaufmännischen Unternehmungen und Transportanstalten, sondern auch in industriellen Anlagen arbeitet.

Die Gründer, bekannt unter Capitalisten, Banquiers und an den Börsen, gewandt in der Vermittlung von Geschäften, haben es sich in Bezug auf die Industrie zum Berufe gemacht, das Fabrikeigenthum in Actien zu parzelliren. Ihren Gründergewinn ziehen sie dabei vom Agio der Actien oder von der Differenz zwischen dem Ankaufpreise der Fabrik und dem Preise ihrer Abtretung an die Actionäre.

Dadurch hat sich die Form der Actiengesellschaft in der Industrie künstlich und übertrieben ausgebreitet. Der Verdienst bei solchen Gründungen war leicht und groß und verlockte zahlreiche Capitalisten und Banquiers zu diesem Geschäftsbetrieb. Zuerst kannten sie vielleicht das schwindelhafte Gebahren der Gründer nicht, später wurden sie selbst stumpf gegen die Anforderungen eines streng-ehrlichen Geschäftsbetriebs. Eine wesentliche Beförderung verhängnißvoller Entschlüsse liegt auch in der eigenthümlichen Geschwindigkeit, mit welcher heutzutage die großen täglichen Börsengeschäfte abgeschlossen werden.

So lange der Besitzer einer prosperirenden, rasch sich erweiternden Fabrik jung ist, wird er, voll Streben und Hoffnung, nicht daran denken, sich Genossen zu suchen, wenn er sein Unternehmen mit eigenem Kapital fortführen kann. Später indessen mag wohl eine Zeit kommen, wo er seine Anstrengungen mäßigen, sein Leben genießen möchte. Dazu kommt der Wunsch, den einmal erworbenen Besitz zu sichern, einen Besitz, welcher im Falle eines Unglücks nicht leicht aus eigener Kraft ergänzt werden könnte. Dieser Wunsch läßt es dem Unternehmer rathsam erscheinen, nicht sein ganzes Vermögen an ein einziges Unternehmen zu ketten.

Aus diesen Gründen ist es erklärlich, daß in jedem blühenden Industriebetrieb eine gewisse Tendenz liegt, unter begünstigenden Umständen aus der Form des Einzelnbetriebs in die einer gesellschaftlichen Unternehmung überzugehen.

Uebrigens wird in der Regel, wenn höheres Alter, stark zunehmendes Anlage- und Betriebskapital, vielleicht auch die wachsende Unerquicklichkeit des Verkehrs mit sozialistisch erregten Arbeitern den Fabrikanten bewegen, sein Unternehmen in Actienform zu bringen, derselbe als Directions- oder Verwaltungsmitglied fortfahren, einen großen Theil seiner Zeit, Arbeitskraft, Kenntniß und Einsicht dem Unternehmen zu widmen und so den besten Uebergang vermitteln. Oft mag dieß vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus vortheilhafter erscheinen, als der Verkauf der Unternehmung an einen Fremden oder deren völlige Auflösung.

Motiv und Plan der Gründung.

Da das Motiv zur Gründung industrieller Unternehmungen die Hoffnung auf Gewinn ist, wird die nächste Veranlassung zur Gründung immer in einem Umstande liegen, welcher in dem Gründer diese Hoffnung erwecken kann. Es wird also entweder ein besonderer Produktionsvortheil, oder ein Vortheil hin-

sichtlich des Absatzes sein, der die nächste, unmittelbare Ursache der Gründung wird.

Bei Einzeln-Unternehmungen, sowie bei solchen Gesellschafts-Unternehmungen, wo der Schwerpunkt in einer einzelnen Persönlichkeit liegt, können die Produktionsvortheile in einer besonderen subjectiven Neigung und Begabung bestehen. Sehr häufig, namentlich im Kleingewerbe liegt das Motiv in der Erziehung des Unternehmers, in dem Zufall, der ihn durch den elterlichen Willen für dieses oder jenes Gewerbe bestimmte und erzog. Dieser Zufall entzieht sich jeder vernünftigen Betrachtung, die überhaupt nur da möglich ist, wo der beginnende Unternehmer mit gereiftem Verstande die Vortheile und Nachtheile der verschiedenen industriellen Unternehmungen, die sich ihm darbieten, erwägen kann.

Alle größeren Unternehmungen werden nur dann in's Leben gerufen, wenn entweder besondere Vortheile der Produktion oder solche des Absatzes ihre Existenz begünstigen. Da ist dann die allererste Aufgabe der Gründer, diese Vortheile zu erkennen und ihre Wirkungskraft richtig zu schätzen.

Es ist nicht zu leugnen, daß die heutige Industrie in dieser Hinsicht nicht leicht eine Gewinn versprechende Gelegenheit außer Augen läßt, daß sie aber auch sehr häufig an einer Ueberschätzung der sich darbietenden Vortheile leidet. Werden die Produktionsvortheile überschätzt, so beruht das in der Regel auf technischen Irrthümern; Ueberschätzung der Absatzvortheile dagegen geht aus ökonomischen Irrthümern hervor.

Ist die erste Veranlassung zur Gründung eines industriellen Unternehmens gegeben, so hat die Vorausberechnung zu zeigen, wie weit diese Veranlassung ungefähr berechtigt ist.

Der wirthschaftliche Erfolg jeder Unternehmung hängt einestheils ab von der Anlage, anderntheils von der Ausführung. Bei der Anlage sowohl des ganzen Werkes als auch der einzelnen demselben angehörenden Theile muß daher die Möglichkeit einer erfolgreichen Ausführung immer im Auge behalten und dabei auch etwaige störende Zufälle, die eintreten könnten, berücksichtigt werden. Und umgekehrt muß auch die Ausführung immer auf das Rücksicht nehmen, was bei der Anlage im Allgemeinen, wie im Speciellen beabsichtigt war. Dieser Grundsatz ist namentlich von Wichtigkeit bei einem Wechsel in der Person des Unternehmers.

Voranschlag.

Der Begründung jedes Geschäfts geht also ein Gründungsplan voraus, welcher dem Unternehmer sagt, ob und in welcher Weise das Unternehmen ein rentables werden kann. Bei der Begründung mittlerer und größerer Unternehmungen, namentlich solcher Unternehmungen, welche fester Capitalsanlagen (Häuser, Maschinen rc.) bedürfen, ist es unumgänglich nöthig, auf Grundlage der faktischen Verhältnisse Wahrscheinlichkeitsberechnungen anzustellen, welche über die ganze Unternehmung, über die Höhe des nöthigen Capitals, über den Umfang und die Resultate des Betriebs, über die Größe der vermuthlichen Produktion, über Quantität und Preise des Absatzes, über die Größe des zu erwartenden Gewinnes Aufschluß geben. Solche Wahrscheinlichkeitsberechnungen werden in sog. Voranschlägen, Rechnungsplänen oder Etats niedergelegt.

Der Voranschlag will also die Zukunft des Geschäfts berechnen.

Der Unternehmer muß nicht allein beim Anfang seiner Unternehmung,

sondern auch während ihres Ganges von Zeit zu Zeit über die in der nächsten Geschäftsperiode nöthige und verfügbare Capitalmenge sich genau Rechenschaft geben können. Um diesen Capitalbedarf zu ermitteln, muß man nicht allein das Wesen des Capitals, die Grundsätze und Formen des bezüglichen Betriebs und seine technischen Erfordernisse, sondern auch die wichtigen localen Verkehrs- und Rechtsverhältnisse, die Lage des Arbeitsmarktes und den Stand und Gang der Consumtion kennen. Der Bedarf wird sodann entweder für eine bestimmte Zeitperiode, (in der Regel für das Kalenderjahr, oder für die nächste „Campagne") oder für einen bestimmten anderen Abschnitt des Unternehmens berechnet.

Bei einem neu beginnenden Unternehmen besteht der Capitalbedarf für das erste Rechnungsjahr aus dem ganzen Bedarf für Anschaffung nebst Verzinsung und Abnutzung des stehenden Capitals und aus dem Bedarf an umlaufendem Capitale, sofern derselbe nicht schon im Rechnungsjahre selbst durch Verkauf der Erzeugnisse gedeckt werden kann.

Natürlich wird hiebei berücksichtigt werden müssen, ob feste Bestellungen für die Geschäftsperiode vorliegen oder ob man auf Lager arbeiten muß. In beiden Fällen kann es nöthig werden, daß mitten in der Geschäftsperiode der Betrieb wegen neuer Bestellungen oder wachsender Nachfrage vermehrt oder wegen Erhöhung der Produktionskosten ꝛc. stark eingeschränkt werde.

Aber diese Vorausberechnung des Ertrags einer Unternehmung, sowohl im Ganzen, als auch einzelner Speculationen oder einzelner Geschäftsperioden, ergibt immer bloß Wahrscheinlichkeiten, Werthe, welche sich der Wirklichkeit bald mehr bald weniger nähern. Je näher diese Werthe der Wirklichkeit kommen, um so geringer ist das Risico, um so größer aber auch die Concurrenz der bezüglichen Unternehmer.

Der Gründe, weßhalb die Vorausberechnung nie ganz mit der Wirklichkeit übereinstimmt, sind mehrere.

Zunächst ist die Vorausberechnung immer auf die gegenwärtigen Durchschnittspreise der Rohstoffe und der Produkte, und auf durchschnittliche Lohnhöhen basirt. Aber diese gegenwärtigen Durchschnittswerthe, auf statistischen Thatsachen beruhend und durch — oft sehr oberflächliche — Schätzungen gefunden, können in der Gegenwart schon trügen und noch viel mehr in der Zukunft.

So gehört es mit zum Gelingen eines Geschäftes, daß man annähernd den Vorrath an Rohstoffen und an fertigen Produkten, die etwa auf den Markt gebracht werden könnten, kennt. Aber die Vorräthe, welche sich etwa in dritter und vierter und fünfter Hand befinden, kennt selbst der Kaufmann nicht, um wie viel weniger der Industrielle. Dieser producirt darauf los, so lange die Preise der Produkte gut stehen und meint die Zahl seiner Concurrenten und ihre Leistungsfähigkeit ziemlich genau zu kennen; auf einmal aber, wenn die Preise einen noch höheren Stand erreicht haben, merkt er, daß entweder aus weiter Ferne, angelockt durch diesen hohen Preisstand, andere Concurrenten auftauchen oder daß die bisher gekannten Concurrenten eine ganz unerwartete Leistungsfähigkeit entwickeln und daß in Folge dieses vermehrten Angebots die Preise langsamer steigen, stille stehen oder gar sinken.

Dazu kommt das Schwanken der Consumtion, namentlich die Abnahme der Consumtion bei steigenden Preisen. Diese Abnahme wird namentlich bei Luxusartikeln leicht fühlbar, bei nothwendigen Artikeln weniger; bemerkbar aber wird sie bei allen. Man hat sich im kaufmännischen Leben bemüht,

durchschnittliche Schätzungen für die durch Preissteigungen verursachte Verbrauchsminderung verschiedener Artikel anzustellen.

Es ist aus all' dem leicht erklärlich, daß ein Voranschlag nur selten mit den Resultaten der Ausführung genau übereinstimmen kann. Um so näher kommt er der Wirklichkeit, je genauer sich die Produktion im Voraus überschauen läßt, je weniger die Kosten und die Absatzverhältnisse zu schwanken pflegen.

Da ein Voranschlag entweder auf die Begründung eines ganzen Betriebes in neuer Anlage oder auf den Betrieb eines schon bestehenden Geschäfts gerichtet sein kann, unterscheidet man zwei Arten von Voranschlägen, nämlich Begründungsanschläge und Betriebsanschläge.

Da aber bei der Begründung auch der künftige Betrieb mit in Berechnung gezogen werden muß und auch in Betriebsanschlägen Erweiterungen des Geschäfts in Aussicht genommen werden können, sind Begründungs- und Betriebsanschlag nur Hauptabtheilungen des Voranschlags überhaupt.

Jeder Voranschlag führt die Einnahmen und die Ausgaben, die in einer bestimmten Periode zu erwarten sind, auf. Wo die Einnahmen sehr einfacher Natur sind, kann man von einer Veranschlagung derselben absehen und sich mit einem Kostenvoranschlag begnügen.

Bei jedem Unternehmen dagegen, welches größeren Umfang hat, wo mit der Gründung und Leitung eine Verantwortlichkeit nach irgend welcher Seite hin verbunden ist, wird eine genaue ziffermäßige, formell durchgeführte Vorberechnung der Einnahmen und Ausgaben nothwendig.

Der Voranschlag für ein industrielles Unternehmen größeren Umfangs hat folgende Einzelnheiten zu berücksichtigen:

I. Anlagekapital.

1. Kosten der Gründung und der Beschaffung des Anlagekapitals.
2. Ankauf von Grund und Boden, Bauplatz und eventuell Wasserlauf.
3. Eventuell: Wasserbauten für bequeme Verwendung des nebenfließenden Wassers.
4. Fabrik- und Nebengebäude.
5. Einrichtung für Heizung und Beleuchtung.
6. Motoren (Dampfmaschinen, Turbinen, deren Ankauf und Aufstellung.
7. Arbeitsmaschinen zur Herstellung von x—y Ctr. oder Stück per Jahr, nebst Kosten für Aufstellung.
8. Frachten und allgemeine Kosten (Direktion ꝛc.) während der zu x Monaten berechneten Bauzeit.
9. Ingangsetzung und Unvorhergesehenes.
10. Zinsen während der Bauzeit.

II. Betriebskapital. Zur Ermittlung desselben sind die Betriebskosten für ein Jahr zu ermitteln. Ist nur einmaliger Umsatz des Betriebskapitals im Jahre zu erwarten, d. h. vergeht zwischen der Zeit des Ankaufs an Rohstoff und dem Zeitpunkte der Bezahlung der Produkte ein Jahr, so ist das Betriebskapital gleich den Betriebskosten. Ist dagegen zweimaliger Umsatz zu erwarten, so ist das Betriebskapital für ein Jahr gleich der Hälfte der jährlichen Betriebskosten. Wenn nicht unvorhergesehene Ausgaben eintreten, kann das Betriebskapital noch etwas kleiner sein, weil ja nur ein Theil der Betriebskosten gleich am Anfange des Jahres, ein anderer Theil dagegen erst nach und nach zu berichtigen ist (z. B. Arbeitslöhne).

III. Betriebskosten.
1. Zinsen des Anlage- und Betriebskapitals.
2. Abschreibung (circa 1 % von Grund und Boden, circa 2 % von Hoch- und Wasserbauten, circa 5 % und darüber von Maschinen, Einrichtung, Geräthe 2c.).
3. Ankauf von Rohstoffen (Haupt- und Nebenstoffen und Hülfsstoffen) der verschiedenen Sorten für eine Produktion von x—y Ctr. oder Stück Produkte. Abgezogen werden können davon jene Abfälle, welche gleich verkauft werden.
4. Kosten für Verwaltung, Gehalte für Comptoir und Aufsicht, Feuerversicherung, Unterhaltung der Gebäude, Maschinen 2c., Reisen, Steuern, Comptoirbedürfnisse, Emballage-Erfordernisse (Zahl der Kisten, Stricke, Packleinen, Fässer, Flaschen 2c.), für Fuhrwerk, Frachten 2c.
5. Arbeitslöhne für x Männer, y Frauen, Kinder. 5,, % Verkaufsspesen vom Werth der ganzen Produktion, sofern selbe nicht aus freier Hand unmittelbar verkauft wird.

IV. Produktion, Roh- und Reinerträge.
1. Berechnung dessen, was die angeführten Arbeiter, Maschinen und Geräthe im Jahr zu 300 (oder mehr oder weniger) Arbeitstagen à 12 (mehr oder weniger) Stunden Arbeitszeit liefern, und zwar an verschiedenen Sorten, wie an Abfällen. Berechnung des Durchschnittswerthes.
2. Abzug der oben angeführten Betriebskosten. Bleibt reiner Gewinn.

V. Verwendung des zu erwartenden Reingewinns. Also Bestimmung darüber, welcher Theil des Reingewinns etwa zur Heimzahlung von Anlage-Anlehen verwendet werden, welcher zur Bildung eines Reservefonds angesammelt werden und welcher zur Vertheilung an die Unternehmer kommen soll, resp. dem Einzelunternehmer zu Privatzwecken verbleibt.

VI. Endlich müssen auch die Zeitpunkte voraus berechnet werden, an welchen die einzelnen zur Herstellung und Inbetriebsetzung sowohl als auch zur Schuldverzinsung und Tilgung nöthigen Ausgaben gemacht werden müssen. Hat man die Absicht, die Anlage nicht gleich vollständig durchzuführen, sondern mit einem Theil derselben die Produktion zu beginnen, so können möglicher Weise die Kosten für den später herzustellenden Theil schon aus den Erträgen des ersten bestritten werden. Dauert die Herstellung der Anlage längere Zeit, so müssen die Zinsen der etwa aufgenommenen Capitalien vom Capitalstocke bezahlt werden. Darin liegt ein Grund zu möglichster Beschleunigung.

Dauer der Unternehmung.

Zu all' dem ist aber auch eine vorläufige Schätzung einer Minimal-Dauer nothwendig. Der Gründungsplan befaßt sich neben der Anlage nicht allein mit dem Betrieb eines einzelnen Jahres, sondern er muß den Betrieb einer ganzen Periode in's Auge fassen, welche lang genug sein muß, um das Anlagecapital zu amortisiren und die Schulden der Anlage heimzuzahlen.

Jeder rationelle Gründer einer Unternehmung wird sich daher die Frage beantworten müssen, für welche Dauer er seine Unternehmung berechnet. Von dieser Frage muß die ganze Einrichtung der Anlage abhängen.

Eine allgemeine Regel für die Dauer der Unternehmungen läßt sich nicht

aufstellen. Dieß richtet sich nach dem industriellen Charakter des Unternehmens und dem des Gründers.

Unternehmungen, deren Gedeihen innig mit der Persönlichkeit, mit den kaufmännischen, technischen und künstlerischen Talenten des Unternehmers verwachsen sind, haben keinen Anspruch, das Leben desselben zu überdauern. Manche Arten von Geschäften können auf lange Dauer, über ein Menschenleben hinaus, berechnet werden. So alle Unternehmungen, die nach ziemlich feststehenden Regeln gegründet und betrieben werden (Berg- und Hüttenwerke, Spinnereien u. dergl.), deren Erzeugnisse aller menschlichen Berechnung nach in fünfzig oder siebenzig Jahren noch ebenso gebraucht werden, wie heutzutage, deren Rohstoffe sich wahrscheinlich weder ändern noch ausgehen. Da mögen die Anlagen und Einrichtungen auf ein halbes Jahrhundert und darüber berechnet werden; die Amortisation sollte aber selbst bei diesen binnen 30 Jahren beendet sein. Dieses Maximum von Amortisationsfrist ist zu natürlich; es ist des arbeitenden Menschen würdig, eine angefangene Aufgabe innerhalb seines Lebens durchzuführen und nicht der nächsten Generation zu überbürden. Bloß Bergbau-Unternehmungen dürfen eine Ausnahme bilden. Bei ihnen ist diese Ausnahme gerechtfertigt durch ihre Eigenthümlichkeiten und durch ihre geschichtliche lange Dauer. In Verbindung mit ihnen und ähnliche Behandlung verdienen die Hüttenwerke.

Neben diesen für lange Dauer berechneten Unternehmungen gibt es auch Industriezweige, welche auf viel kürzere Zeit berechnet sein müssen. So alle, welche Bedürfnissen von zweifelhafter Dauerhaftigkeit dienen, welche mit Rohstoffen arbeiten, die möglicherweise bald zu Ende gehen oder welche sich solcher Einrichtungen und Methoden bedienen, die vermuthlich bald anders werden. Je älter die Rohstoffe, die Einrichtungen und Methoden eines Industriezweiges schon sind, um so längere Dauer läßt sich ihnen für die Zukunft prognosticiren.

Je neuer dagegen, um so zweifelhafter. Solche Industriezweige von zweifelhafter oder voraussichtlich kurzer Dauer müssen in Anlage und Einrichtung provisorisch bleiben, ihr Capital in ganz kurzen Fristen, in 2, 3—5 Jahren amortisiren. Viele Zweige der neueren chemischen Industrie (Farbenfabrikation) gehören hieher. Unternehmungen der mechanischen Industrie haben im Allgemeinen längere Dauer, als jene der chemischen Industrie. Diese kürzere Dauer wird indessen theilweise unschädlich gemacht durch den Umstand, daß solche kurzlebige Industrien sich aus sich selbst erneuen können. Wenn eines ihrer Produkte veraltet, einer ihrer Rohstoffe ausgeht, müssen sie eben suchen, das neue Produkt, durch welches das alte vom Markte verdrängt wurde, zu fabriziren, neue Rohstoffe oder neue Bezugsquellen aufzufinden. In der Regel gelingt ihnen dieß.

Erwerb der industriellen Anlage.

Der Unternehmer kann ein ganzes Geschäft, d. h. Gebäude, Rohstoffe, Geräth und Maschinen, Activausstände ꝛc. entweder im Laufe längerer Zeit aus Kleinem aufwachsen lassen, wobei einzelne Theile des Capitals selbst erzeugt, andere gekauft werden; oder er kann das ganze schon im Gang gewesene oder noch befindliche Geschäft mit Schulden und Forderungen ererben oder ankaufen. In letzterem Falle handelt es sich um die Berechnung des angemessenen Kaufpreises.

Dabei betrachtet man das Geschäft als Erwerbsgegenstand, ermittelt den Reinertrag, welchen man im Durchschnitte längerer Jahre daraus ziehen kann,

und sieht diesen Reinertrag als die Verzinsung des Kaufpreises an, wobei aber ungünstige Conjuncturen, Abnützung 2c. berücksichtigt werden müssen.

Handelt es sich dagegen um den Ankauf einzelner Theile des Capitals, z. B. Gebäude, Maschinen 2c., so läßt sich jene Quote des Reinertrags, welche speciell durch sie erzeugt wird, nur in seltenen Fällen genau ermitteln und man wird bei solchen Ankäufen meistens entweder die Produktionskosten oder den Marktpreis berücksichtigen.

Die Produktionskosten zu berücksichtigen, ist geboten, wenn man die Wahl zwischen Selbsterzeugung und Ankauf hat.

Wo der anzukaufende Gegenstand einen Marktpreis hat, wie z. B. die meisten Rohstoffe, muß dieser berücksichtigt werden.

Es ist natürlich ein großer Unterschied, ob Jemand ein ganzes Geschäft mit allen Activausständen und Passiven, mit allen schwebenden Bestellungen, mit der ganzen Kundschaft erwirbt, oder ob er bloß die Grundstücke, Gebäude, Maschinen, Geräthe, die vorhandenen Rohstoffe, Halbfabrikate und Produkte kauft.

Im ersteren Falle kauft er nicht allein die Anlage, sondern auch den Betrieb; er setzt sich mitten in eine Reihe von schon bestehenden Geschäftsbeziehungen. Er ist dabei fast geradezu genöthigt, den Betrieb in derselben Weise fortzuführen, wie er von seinem Vorgänger begonnen ward und kann nur allmählig an Aenderungen denken. Bei einer derartigen Geschäftsübernahme liegt der Voranschlag im Studium der Betriebsergebnisse der vergangenen Jahre, namentlich der letzten. Sind die Bücher richtig geführt und ist aus den Correspondenzen ersichtlich, daß die geschäftlichen Beziehungen der letzten Jahre Fortdauer versprechen, so ist bei solcher Geschäftsübernahme das Risico bei weitem nicht so groß, als bei der Neubegründung eines Geschäftes, und es ist für Unternehmer, die nicht viel Muth und Initiative besitzen, immer besser, in solcher Weise in schon fertige Unternehmungen einzutreten.

Der Erwerb von bestehenden industriellen Anlagen, also von Grundstücken, Gebäuden, Maschinen 2c. ohne Kundschaft und Geschäftsbeziehungen ist eine Sache, bei welcher große Vorsicht am Platze ist. Der Käufer muß sich hiebei zunächst fragen, warum der frühere Besitzer die Anlage veräußert.

Häufig kömmt es vor, daß man Anlagen erkaufen kann, die zu Geschäften gehören, welche in Concurs gerathen sind. In diesem Falle waren zwar Geschäftsbeziehungen da; aber sie sind in Auflösung gekommen, die Kunden haben sich verlaufen. Solche Anlagen sind wohl oft billig zu erkaufen; aber der Käufer erhält sie meist in verwahrlostem Zustande und mag gewärtig sein, in der ersteren Zeit für Reparaturen und Neuanschaffungen viel ausgeben zu müssen. Die etwa mit erkauften Rohstoffe und Fabrikate sind meistens nicht von sonderlicher Qualität, um auf sie den Anfang des Geschäftes zu stützen; besser ist es oft, sie rasch loszuschlagen und mit neuen soliden Mitteln zu beginnen. Sind noch Reste von Kundschaft da, so ist es schwer, sie zu erhalten; die meisten haben das zu Grunde gehende Geschäft verlassen, und selbst auf jene, die noch zuletzt in Verbindung mit dem Geschäfte standen, ist kaum zu rechnen. Da indessen solche Anlagen meistens sehr billig zu erwerben sind, bieten sie dem Anfänger oft Gelegenheit, einen für seine Verhältnisse unerwartet großartigen Betrieb zu beginnen.

Erhält man eine industrielle Anlage ohne Kundschaft zu kaufen, deren früherer Besitzer gute Geschäfte machte und nur verkauft, um an demselben Platze ein neues größeres Unternehmen anzulegen, dann ist die Sachlage noch schwieriger. Ein Unternehmer, dessen Geschäft ein blühendes war, wird seine

Gebäude, Maschinen ꝛc. nur dann vergrößern, wenn er dieselben mangelhaft findet und bei anderer Einrichtung oder in anderer Lage höheren Gewinn erzielen werde. Der Käufer einer so preisgegebenen alten Anlage hat es in diesem Falle mit einem Verkäufer zu thun, der ihm nicht allein beim Verkaufe der Anlage selbst an Kenntniß ihres Werthes weit überlegen ist, sondern der ihm auch späterhin ein zu fürchtender Concurrent sein wird. Eine solche Anlage erwerben, ist gerade so viel, als wenn man einem Feinde, mit dem man einen Waffengang machen will, eine alte Rüstung abkaufte, die er nicht mehr benützen mag und deren Schäden Niemand so gut kennt, als er.

Miethweise Erwerbung einzelner Theile der industriellen Capitalien ist selten, mit Ausnahme der Gebäude; noch seltener die Ermiethung oder Erpachtung ganzer Etablissements. Auf Seite des Eigenthümers industrieller Etablissements spricht dringend gegen jede Verpachtung der Mangel an Concurrenz unter den Pächtern, die Schwierigkeit der Ausmittelung des richtigen Pachtschillings, namentlich aber die Wahrscheinlichkeit einer argen Verschlechterung der ganzen Anlage durch den Pächter, der natürlich während der Pachtzeit so viel als möglich aus dem Etablissement herausschlagen will, ohne Verbesserungen, Reparaturen ꝛc. vorzunehmen. Jener Eigenthümer eines industriellen Etablissements, der dasselbe nicht selbst oder durch Geschäftsführer, Direktoren ꝛc. auf seine Kosten benützen will, thut besser, dasselbe zu veräußern, als zu verpachten.

Findet dennoch aus irgend welchen Gründen Verpachtung statt, so wird dem Pächter neben den liegenden Capitalien auch ein Inventar übergeben. Alle Stücke desselben müssen vor der Uebergabe geschätzt und die Schätzung in der Inventur verzeichnet werden.

Das Anlagecapital.

I. **Gründungskosten.** Von dem Augenblicke an, wo der Entschluß gefaßt ist, an einem bestimmten Punkte ein industrielles Unternehmen bestimmter Art zu begründen, muß sich Jemand damit beschäftigen. Ist das Unternehmen eine Einzelunternehmung, so ist diese Person der Unternehmer selbst, welcher, da er nur sich allein Rechenschaft schuldet, hinsichtlich der Berechnung dieser Kosten nicht ängstlich zu sein braucht. Geht aber die Gründung von einer Gesellschaft aus, so hat bald ein von ihr ernannter Director, bald ein Ausschuß, bald ein oder das andere Mitglied die Geschäfte der Anlage zu besorgen und für diese Mühe, für die damit verbundenen Kosten, Reisen ꝛc. Vergütung zu beanspruchen. Dazu kommen Gutachten von Sachverständigen und dergl. Bei Actiengesellschaften sind ein wichtiger Posten in den Gründungskosten die Gründungsprovisionen der Gründer, sofern sie in den Rechnungen erscheinen. Sie steigen nicht allein mit der Großartigkeit des Unternehmens, sondern leider auch in noch viel höherem Grade mit den unreellen Absichten der Gründer.

Diese allgemeinen Gründungskosten sind es, welche kein handgreifliches dauerndes Aequivalent in irgend einem Theile des Anlagecapitals erscheinen lassen. Ihr Werthäquivalent kann nur in der fruchtbringenden Idee und Thätigkeit der Gründer gesucht werden.

II. **Ankauf von Grundstücken. Industrie-Standorte.** Je näher ein Wirthschaftszweig der Rohproduktion steht, um so mehr Bedeutung haben für ihn Lage und Beschaffenheit des Bodens, auf welchem produzirt wird.

Die industrielle Betriebsstätte wird deßhalb wichtig, weil mit der Auswahl derselben ein Kreis von natürlichen, wirthschaftlichen, gesellschaftlichen und

politischen Kräften betreten wird, die den mannigfachsten Einfluß auf den Betrieb nehmen.

Bei der Auswahl der Betriebsstätte ist zunächst die Frage zu beantworten, ob ein industrielles Unternehmen mit seinem Absatz auf den Localbedarf angewiesen ist oder nicht.

Eine Reihe von industriellen Gewerben sind durchaus auf den Localbedarf angewiesen. So namentlich die Baugewerke und die damit im engsten Zusammenhang stehenden Gewerbe (Zimmermalerei, Töpferei 2c.).

Eine Menge anderer Industrien dagegen kümmern sich durchaus nicht um den örtlichen Bedarf, sondern haben ihren Absatz in den weitesten Kreisen der civilisirten Welt.

Eine dritte Gruppe endlich kann, je nachdem sie im Kleinen oder im Großen betrieben wird, blos dem Lokalbedarf oder einem weiteren Bedarfskreise dienen.

Es ist begreiflich, daß diese Umstände auf die Wahl der Betriebsstätte entscheidend einwirken müssen.

Die blos für den Lokalbedarf arbeitenden Industrieen haben demnach zu allererst ihre Betriebsstätte möglichst im Mittelpunkte dieses Bedarfs aufzusuchen. Jene Industriezweige, welche ihrer Natur nach nicht blos für den Lokalbedarf bestimmt sind, aber doch in einem einzelnen Falle vorzugsweise ihn im Auge haben, müssen bei Auswahl der Betriebsstätte berücksichtigen: die Zahl und Leistungsfähigkeit ihrer örtlichen Concurrenten, die Steigerungsfähigkeit der eigenen Leistung und der Nachfrage, die Solidität der lokalen Kundschaft, die Möglichkeit, leicht Kredit zu erhalten, und die Kosten des Etablissements. Diese Kosten sind nicht überall gleich. Verfügt der Unternehmer über keine sehr beträchtlichen Capitalien, so ist er darauf angewiesen, sich dort niederzulassen, wo ihn die Niederlassung möglichst wenig kostet. Wer dagegen über hinreichende Capitalien verfügt, darf die Kosten der Niederlassung in einer größeren Stadt nicht scheuen; denn dafür sind ihm hier weit günstigere ökonomische Aussichten eröffnet, als in einer Kleinstadt oder auf dem Lande — vorausgesetzt, daß er die Vortheile der großstädtischen Industrie, die mannigfaltige und concentrirte Nachfrage, die Möglichkeit siegreichen Concurrenzkampfes erkennt und verwerthen kann.

Bei jenen Industriezweigen dagegen, welche nicht für den örtlichen, sondern für einen viel weiteren Bedarf arbeiten, kommen bei der Wahl der Betriebsstätte auch vielfach andere Beweggründe in's Spiel. Da sind bald gewisse Vortheile der Produktion, bald solche des Absatzes fast ausschließlich maßgebend.

III. **Fabrik- und Werkstattgebäude.** 1. Die Veranschlagung der einzelnen Bauobjekte muß von Sachverständigen (Baumeistern, Civilingenieuren) in besonderen Anschlägen (Specialanschlägen) ausgeführt werden; diese Specialanschläge dienen dem Gründungsanschlag als Unterlagen, als Belege. In den Specialanschlägen werden die Herstellungskosten eines Bauobjekts nach den lokalen Verhältnissen berechnet und der Capitalbedarf für jeden Zeitpunkt ausgeworfen. Die Kostenanschläge für Bauobjekte sind theils specialisirte (mit Berechnung der Lohnausgaben und Materialkosten, theils solche, welche die Kosten nur summarisch angeben (Kostenüberschläge).

2. Bei allen Gebäuden ist in der Regel die Frage von Wichtigkeit, ob provisorische, später zu vergrößernde und zu verbessernde Anlagen vorgezogen werden sollen oder ob man gleich die sämmtlichen Gebäude in einem größe-

ren Umfange herstellen solle, um nicht später fortwährend nachbauen und erweitern zu müssen.

Im Allgemeinen läßt sich diese Frage kaum beantworten. Man muß hier unterscheiden:

a) Sind die technischen und ökonomischen Regeln des betreffenden Industriezweiges schon bekannt und ziemlich feststehend, ist der Industriezweig als solcher nicht neu, sondern häufig ausgeübt, so ist es auch üblich, der ganzen Anlage einen gewissen Umfang zu geben, unter den man nicht herabgeht, wenn es das Anlagecapital irgendwie erlaubt.

b) Hat dagegen ein Industriezweig entschieden den Charakter der Neuheit, sind seine technischen und ökonomischen Regeln wenig oder gar nicht bekannt, so ist hinsichtlich der Gebäude das Provisorium entschieden rathsamer. Solche Industriezweige werden von ihren Unternehmern gewöhnlich in kleinen Hütten oder Werkstätten begonnen; wachsend dehnen sie nach und nach diese kleinen Gebäulichkeiten aus, heben das Dach in die Höhe und lassen bald hier, bald dort ein Seitengebäude, einen Kamin hervorwachsen oder ein neues Gebäude neben dem älteren entstehen.

Durch dieses allmählige Aufwachsen der Bauwerke mit dem Betriebe wird freilich vielfach das harmonische Zusammenwirken gestört, öfter kann man ältere Anlagen nicht mehr benützen und muß zu völligem Abbruch und kostspieligem Neubau schreiten. Aber man wird dazu schreiten, nur durch die Ausdehnung und den Aufschwung des Geschäfts getrieben. Und die kleinen Verluste und Nachtheile, die man dabei hat, sind verschwindend gegenüber den Verlusten, welche sich ergeben würden, wenn man für ein zweifelhaftes Unternehmen großartige Capitalsanlagen hergestellt hätte, die dann nur zu einem kleinen Theile vom Betrieb wirklich ausgefüllt und beansprucht werden.

3. Auf die Anordnung der Räumlichkeiten nehmen die mannigfaltigsten Umstände Einfluß. Wird ein bereits fertiges, früher anderen Zwecken dienstbares Gebäude für einen industriellen Betrieb eingerichtet, so muß sich der letztere, oft zu seinem Schaden, den vorgefundenen lokalen Bedingungen anbequemen. Dadurch werden manche Thätigkeiten, die in getrennten Räumen geschehen sollten, in einem vereinigt, andere, die vereinigt sein sollten, zerrissen, mitunter auch Zeit verschwendet. Ihre Entschuldigung finden diese Nachtheile, namentlich bei kleineren Geschäften, darin, daß durch eine solche Benützung schon vorhandener Baulichkeiten viel im Anlagecapital erspart werden kann. Selbstverständlich dürfen die dadurch vermehrten Betriebskosten diese Ersparniß nicht überwiegen.

Werden dagegen für einen Betrieb neue Baulichkeiten hergestellt oder ältere gänzlich umgewandelt und erweitert, so müssen hiebei hauptsächlich folgende Umstände berücksichtigt werden:

a) Die Größe der in den Räumen aufzustellenden Maschinen, Gefässe und Vorrichtungen.

b) Die Art der Arbeitsthätigkeit dieser Maschinen und die Verwendung der Vorrichtungen. Hiebei kommen die mannigfaltigsten technischen Fragen, die hier nicht näher erörtert werden können, in Betracht.

c) Die Art der menschlichen Arbeit, welche innerhalb der Räume gethan werden soll, insbesondere das Bedürfniß der Arbeiter nach hinreichendem Tageslicht, nach Beheizung und Ventilation, nach Arbeitsraum.

d) Etwa erforderliche physikalische Eigenschaften der Räume (Kellertemperatur, Luftzug).

e) Die Art der Rohstoffe und Produkte. Von besonderer Wichtigkeit ist hiebei Gewicht und Größe der Produkte. Je gewichtiger und größer die Rohmaterialien und Produkte, um so bedeutungsvoller wird natürlich jede durch glückliche räumliche Anordnung herbeigeführte Ersparniß an Transport-Arbeit.

IV. **Einrichtung der Räumlichkeiten.** Im Einzelnen dienen die Räumlichkeiten sehr mannigfachen Zwecken.

Zunächst zur Lagerung und Aufspeicherung des Rohmaterials, wobei dieselben mitunter auch zur ersten Säuberung und Reinigung des Rohstoffs benützt werden können. In diesem Falle müssen die Räume außer hinreichendem Platz für den Rohstoff auch Raum für Arbeitsstellen und Gänge, für die weggehenden Abfälle enthalten. Findet ein Sortiren des Rohstoffs statt, so muß das durch die Eintheilung der Räume erleichtert werden. Ist es nöthig, aus dem Rohstoffe, ohne daß derselbe zuvor sortirt worden, Auswahl zu treffen, so müssen die Lagerungsräume wenigstens dergestalt eingerichtet sein, daß die verschiedenen Theile und Sorten des Rohmaterials auf den ersten Anblick gefunden werden können und nicht immer große Massen von Rohmaterial durcheinandergeworfen, abgehoben oder weggeschafft werden müssen, um das nöthige zu finden. Also Eintheilung der Lagerräume in Fächer, etagenförmige Aufstapelung 2c.

Besondere Räumlichkeiten zum Zwecke der Reinigung des Materials sind natürlich dann erforderlich, wenn der Reinigungsprozeß ausgedehnte Anwendung von Hülfsmitteln verschiedener Art beansprucht.

Die Beschaffenheit, Größe und Situation derjenigen Räume, in welchen die eigentlichen produktiven Thätigkeiten vorgenommen werden, kann natürlich im Allgemeinen nicht bestimmt werden, da jeder Industriezweig in dieser Hinsicht andere Ansprüche macht. Je sorgfältiger das Prinzip der Arbeitstheilung in einem Betriebe durchgeführt werden soll, um so sorgfältiger muß auch die Eintheilung der Räumlichkeiten getroffen werden. Die am nächsten verwandten Arbeitsverrichtungen müssen wo möglich auch in benachbarten Räumen untergebracht werden. Je problematischer der Erfolg eines Betriebs, um so weniger kann natürlich eine kostspielige, wohl durchdachte Eintheilung der Räume durchgeführt werden; man muß sich dann eben behelfen so gut es geht. Größere, leicht übersichtliche Lokalitäten haben immer den Vortheil voraus, daß dem aufsehenden und dirigirenden Personal die Ueberwachung leichter ist, daß dasselbe sich jeden Augenblick dorthin verfügen kann, wo gerade die wichtigsten Arbeitsverrichtungen stattfinden, daß die Anwendung und Umänderung von Maschinen, der Hin- und Hertransport von Rohstoffen, Hülfsmaterial, Geräthe und Produkten leichter ist, daß der Austausch von Arbeitern, die sich für diese oder jene Thätigkeit besonders eignen, rascher stattfinden kann, bei etwaigen Unfällen leichter Hülfe beschafft wird u. s. f.

Die Räumlichkeiten zur Verpackung der fertigen Produkte werden oft zweckmäßigerweise mit einer Tischler- oder Böttcherwerkstatt (zur Anfertigung der Gefässe) verbunden.

V. **Geräthe und Maschinen.** 1. Die Auswahl derselben hängt vom beabsichtigten Umfange des Betriebs ab, ferner davon, welcher Motor in Anwendung kommen soll, ob man mehr in provisorischen Zuständen oder in fest geordnetem, für längere Zeit gleich bleibenden Betriebe arbeiten will. Diese Fragen lassen sich jedoch nur in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung aller speciellen Umstände beantworten.

Die wichtigste Frage in dieser Hinsicht bleibt die, ob Wasser= oder Dampf=kraft in Anwendung kommen soll. Der größeren Wohlfeilheit der Wasserkraft stehen manche Nachtheile ihrer Anwendung entgegen.

2. Die Veranschlagung der Arbeitsmittel führt am ehesten zu richtigen Anschauungen, wenn man alle einzelnen erforderlichen Stücke an Geräth, Werkzeug, Maschinen, Gefässen 2c. getrennt behandelt. Die voraussichtlichen Herstellungskosten sind sodann unter Zugrundlegung von Angaben der Maschinen=fabrikanten 2c. leicht annähernd richtig zu erfahren.

3. Die Anschaffung der Arbeitsmittel kann entweder durch eigene Pro=duktion oder durch Ankauf und Miethe beschafft werden. Bald ist das eine, bald das andere zweckmäßig oder geradezu nothwendig.

Die eigene Produktion hat die Vortheile, daß die genannten Gegenstände dem Bedarf des einzelnen Unternehmers am besten angepaßt werden können, ja daß sogar jeder Arbeiter nach seinem persönlichen Bedarfe sich Werkzeug und Geräthe zurichten kann; daß ferner bei der Abnutzung sofort wieder neue Ar=beitsmittel hergestellt werden können, daß oft gewisse Arbeitspausen in vortheil=hafter Weise durch diese Produktion ausgefüllt werden können. Für den Arbeiter selbst erwächst daraus unbestreitbar eine gewisse Vielseitigkeit.

Dagegen hat die eigene Produktion der Arbeitsmittel die Nachtheile aller Arbeitscumulation: Zeit= und Materialverluste; minder vollkommene Ausbildung der Theilung, des Arrangements und der Geschicklichkeit; Schwierigkeit maschinen=mäßiger Herstellung.

Geboten ist die eigene Produktion dieser Arbeitsmittel überall, wo die=selben dem individuellen Bedürfniß so angepaßt sein müssen, daß nur der Unternehmer selbst sie ganz genau passend herstellen kann. Z. B. die Formen, Schablonen 2c. für Gießereien, für Fabriken von Thon=, Porcellan= und Ce=mentwaaren, für Bijouteriewaaren=Fabriken 2c.

Als zweckmäßig und nützlich erweist sich die eigene Herstellung auch bei jenen Geräthen, Werkzeugen und Maschinen, welche massenhaft gebraucht werden, sich rasch abnützen und immer von Neuem beschafft werden müssen.

So haben Bergwerksunternehmungen und Eisenbahnen, sowie große Hafen= und Straßenbauten 2c. meist ihre eigenen Schmieden, Wagner= und Zimmerwerk=stätten 2c., wo ein großer Theil ihres Bedarfs an Geräthen, Werkzeugen und Maschinen hergestellt und reparirt wird.

Auch wo keine besondere Kunstfertigkeit zur Herstellung dieser Arbeits=mittel erforderlich ist und dieselben anderwärts nicht billiger beschafft werden könnten, sowie dort, wo der Arbeiter gewisse Eigenthümlichkeiten derselben, die ihm besonders zusagen, nach seiner speciellen Arbeitsgewohnheit beansprucht, ist die eigene Herstellung zu empfehlen.

4. Arten der industriellen Arbeitsmittel. Die Räume unserer Fabriken und Werkstätten werden durch ein unendlich mannigfaltiges Heer von Geräthen, Vorrichtungen, Werkzeugen und Maschinen ausgefüllt. Es sind die tausendfach gestalteten und verschlungenen Arme des industriellen Genius, welche den unförmlichen Rohstoff ergreifen und säubern, zurecht legen, zertheilen und formen, zusammenfügen, glätten und verschönen sollen. Ob er als Faden sich dehnt, als Stäubchen in einem Kasten wirbelt, als Dunstkügelchen in einem Gefäße liegt, als flüssiger Metalltropfen im Ofen sprüht oder ob er mit der Wucht vieler Tausende von Kilogrammen die hebenden Balken und Ketten ächzen und klirren läßt: er muß erfaßt und bewältigt werden. So unzählige Formen er annimmt, bald leicht und flüchtig, bald schwer und träge, bald weich

und empfindlich, bald zähe, und widerstandskräftig: so unendlich mannigfaltig muß der Angriff auf ihn gestaltet sein. Und auch je nachdem er quantitativ geartet ist, zusammenhängend oder in einzelnen Stücken, je nachdem er diesem oder jenem Handgriff oder Medium zugänglich ist, muß er in verschiedenster Weise behandelt werden, eine Reihe von Prozessen durchmachen, von welchen jeder sein eigenes Rüstzeug bedarf. Dieses industrielle Rüstzeug gehört zum Anlagekapital, nützt sich aber in einzelnen Fällen sehr schnell ab, so daß es häufig Aehnlichkeit mit dem Betriebskapitale gewinnt; es ist bald beweglich, bald unbeweglich, bald mehr bald weniger complicirt, kostspielig und energisch, bald erscheint es mehr activ, bald mehr passiv.

Seine Wirkung ist in sehr vielen Fällen dem Laien verständlich, in vielen Fällen nur dem geübten Arbeiter und Techniker; manchmal nur dem Letzteren. Manchmal ist es seit tausendjährigem Betriebe das Gleiche geblieben; in vielen Fällen ist es der Gegenstand rastloser Neuerungen, betäubenden Fortschrittes.

Während bei der Betrachtung dieses Theiles der industriellen Anlage Veranschlagung und Erwerbung zur Gründung gehören, gehören Anwendung und Wirkung in die Betrachtung des Betriebs.

Die gesammten hieher gehörigen Gegenstände lassen sich unterscheiden in Vorrichtungen, Gefäße, Werkzeuge und Maschinen.

a) Vorrichtungen sind in der Regel feststehende Arbeitsmittel (z. B. Oefen, Trockenvorrichtungen rc.). Ihre anfängliche Herstellung muß vom Anlagekapital beschafft werden; später aber bilden Reparatur und Neubeschaffung einen Posten der Betriebskosten.

b) Werkzeuge (zu welchen auch jene Gefäße gerechnet werden können, die nicht als feststehende Vorrichtungen erscheinen) unterscheiden sich von den Maschinen dadurch, daß sie nur als eine Art Bewaffnung der menschlichen Hand bei der Arbeit wirken. Sie dienen entweder zum Anfassen, Bewegen und Festhalten, oder zum Abmessen und Eintheilen, auch zum Zertheilen und Formen des Arbeitsmaterials; endlich können sie auch diese verschiedenen Zwecke vereinigen. In Bezug auf ihre Menge wie auf ihre Art empfiehlt sich eine gewisse, doch nicht zu weit getriebene Sparsamkeit.

c) Die Maschinen unterscheiden sich von den Werkzeugen dadurch, daß sie Kraft umsetzen. Bei jeder Maschine lassen sich folgende Haupttheile unterscheiden: den Motor, d. h. irgend eine arbeitende Kraft, nimmt die Bewegungsmaschine auf; ihre Bewegung wird durch mehr oder weniger complizirte Zwischentheile (Transmission) auf die an der Maschine befindlichen Werkzeuge übergeleitet, welche an dem Arbeitsmaterial thätig werden. Hier erscheinen, wenn auch in anderen Formen, dieselben Apparate und Werkzeuge wieder, womit der Handwerker arbeitet. Die wirthschaftlichen Wirkungen der Maschine bestehen hauptsächlich in Folgenden:

5. Oekonomische Wirkungen der Maschine. Die Maschine verwandelt je nach Bedürfniß langsam wirkende Kraft in geschwind wirkende Kraft und umgekehrt. Sie beherrscht das Verhältniß von Kraft und Zeit. So macht sie es möglich, daß eine mäßige Kraft in längerer Zeit einen etwas längeren Weg zurücklegt und dadurch eine Leistung hervorbringt, die so groß oder größer ist, als die, welche eine größere Kraft in kürzerer Zeit hervorbringt.

Die Maschine macht es möglich, die Kräfte in jenen Richtungen wirken zu lassen, welche den betreffenden Motoren am angemessensten ist, und wo

sie die meisten Erfolge erzielen können. Die verschiedenen Theile der Maschinen gestatten die Fortleitung der Kraft in beliebigen Ebenen und Winkeln, stetig, unterbrochen, hin- und hergehend, geradlinig oder rotirend, je nach Bedarf.

Die Maschine gestattet die Fortleitung der Kraft von dem Punkt, wo sie entsteht, an jenen Punkt, wo sie arbeiten soll. Wellbäume, Transmissionsstangen, Ketten, Bänder, Bahnen, Röhren. Viele Kräfte können erst hiedurch der Industrie dienstbar gemacht werden.

Die Maschine regulirt die Leistung der Kraft; sie gestattet ungleichförmige Wirkung in gleichförmige zu verwandeln (Schwungrad, Pendel rc.), oder die Wirkung nach Bedarf zu beschleunigen oder zu hemmen (Schnecken, conische Trommeln, Hemmungen, Bremsen rc.).

Die Maschine ermöglicht die Ansammlung und Verbindung und die Theilung von Kräften. (Z. B. die Wirkung angespannter Federn, comprimitirter Luft, angesammelten Wassers rc.)

Die Maschine kann häufig die der Leistung einer Kraft nachtheiligen Einflüsse mindern oder aufheben. (Schmiere, Rollen, 2 Räder rc.)

Die bedeutendste Wirkung der Maschine liegt in dem Ersatz der menschlichen Kraft durch andere Motoren.

Bei der Berücksichtigung dieses Vortheils muß man sich indessen hüten, die menschliche Kraft nach ihrem mechanischen Werthe mit den Kräften des fallenden Wassers, der Wärme rc. als gleichartige Quantitäten vergleichen zu wollen. Das geht vom technischen, nicht aber vom ökonomischen Standpunkte an. Denn die menschliche Arbeitskraft besitzt allen anderen Motoren gegenüber den Vorzug, innerhalb gewisser Schranken sowohl stetig als plötzlich nach Belieben sich steigern oder beschränken zu lassen; sie allein ist unmittelbar dem menschlichen Willen und Verstande unterworfen. Daher ist die mechanische Kraft des Menschen nur in ihrer einfachsten Verwendung den natürlichen Motoren gleichartig; in allen Fällen dagegen, wo sich eine Verrichtung nicht vollständig mechanisiren läßt, steht die menschliche Arbeitskraft über den natürlichen Motoren. Dafür haben diese auch einen Vortheil voraus. Sie gestatten, viel größere Kräfte auf einen Punkt wirken zu lassen.

Bei ihren großen Vortheilen ist die Maschine auch nicht frei von nachtheiligen Wirkungen. Sie greift das Nervensystem des Arbeiters an, macht denselben zu ihrem lebendigen Anhängsel und beseitigt alle freie körperliche und geistige Thätigkeit; sie verletzt den Organismus des Menschen durch künstlich gesteigerte Temperatur, durch steten Lärm und verschlechterte Luft in den Maschinenräumen — abgesehen von der steten Lebensgefahr.

Die ökonomische Leistung der Dampfmaschine insbesondere hängt von zwei Umständen ab.

Einmal muß durch eine bestimmte Menge Kohlen im Kessel eine möglichst große Wassermenge in Dampf verwandelt und sodann muß von der in diesem Dampfe enthaltenen Wärme möglichst viel in mechanische Arbeit umgesetzt werden.

Bei den meisten Dampfmaschinen ist Brennstofferſparniß noch möglich, ohne wirklich erzielt zu werden. Die meisten Fabrikanten wissen nicht, wie ungenügend die Leistung ihrer Dampfmaschinen ist. Eine wirkliche Messung dieser Leistung findet selten statt; bloße Schätzung bleibt unzuverlässig.

Kennt der Fabrikant Construction und Wesen der Dampfmaschine nicht gründlich, so thut er am besten, dieselbe unter Aufsicht eines tüchtigen Tech-

nikers zu stellen. Nur so lassen sich die Verluste, welche durch schlechte Unterhaltung und durch Verschleiß der Maschine, namentlich der Dichtung und Steuerung entstehen, rechtzeitig entdecken und die fortwährend vortheilhafteste Arbeit der Maschine erzielen.

V. Der Betrieb.

1. Wesen des Betriebs.

Allgemeine Aufgabe. Der industrielle Betrieb hat die Aufgabe, das vorhandene Anlagekapital durch zweckmäßige Verwendung gut abgemessener Quantitäten von Betriebskapital und durch Anwendung eigener und fremder Arbeitskräfte in energische Bewegung zu versetzen und mit möglichster Schonung der Kapitalien und Arbeitskräfte einen möglichst großen Produktwerth zu erzeugen.

Es läßt sich beim industriellen Betriebe wie bei allen wirthschaftlichen Unternehmungen ein positives und ein negatives Anforderniß erkennen.

1. In positiver Richtung verlangt man von einem rationellen Industriebetriebe höchstmögliche Quantität, vollkommenste Qualität der Produkte, größte Schnelligkeit und eventuell auch Mannigfaltigkeit und Accommodation an die wechselnden Bedürfnisse und Moden der Consumenten.

a) Die höchste quantitative Steigerung der Produktion wird zumeist durch möglichste Anwendung von Maschinenthätigkeit erzielt, sowie auch durch sorgfältige Anordnung und Theilung der Arbeit.

b) Die qualitativ vollkommenste Leistung, d. h. die Brauchbarkeit der Waare wird durch verschiedene Factoren bedingt, welche keineswegs bei allen Industrieprodukten mitspielen. Bald ist es blos eine bestimmte Eigenschaft oder Wirksamkeit, welche von dem Producte verlangt wird, bald mehrere. In letzterem Falle bildet die Verwendbarkeit nach verschiedenen Richtungen mit einen Factor der Qualität. Doch hat der industrielle Trieb der Gegenwart mehr und mehr zu einer Theilung der Consumtionsgegenstände geführt; die Producte werden mehr und mehr specialisirt. Auch die Dauerhaftigkeit der Waare ist ein wichtiger Factor der Qualität bei vielen Artikeln; sie wird hauptsächlich bedingt durch die Solidität und Unverfälschtheit des Materials und durch die Festigkeit der Zusammenfügung. Im innigsten Zusammenhange damit steht die Aechtheit des Produktes.

Praktische Formen verleihen dem Produkte die wichtigen Eigenschaften der Handsamkeit und Bequemlichkeit, indem sie zugleich auf die Dauerhaftigkeit einwirken. Erzielt werden sie zumeist durch Spezialisirung, durch sorgfältiges Eingehen auf die Wünsche und Gedanken der Besteller, durch eigene Gebrauchsversuche, von welchen überhaupt die Qualität ganz wesentlich abhängt. Bei solchen Gebrauchsversuchen muß der industrielle Unternehmer sich auf einen möglichst objectiven Standpunkt stellen, in die verschiedenartigsten Bedürfnisse und Bildungsgrade hineindenken und die Gebrauchsversuche unter den verschiedenartigsten Umständen und an den verschiedenartigsten Objecten, sowie in mannigfachen Mischungen anstellen, um über die qualitativen Eigenschaften seines Produktes die beste Kenntniß zu erhalten. Fehlerlosigkeit und Sauberkeit sind in vielen Fällen wesentliche Erfordernisse der Qualität. Hiezu kommt häufig das wichtige Erforderniß geschmackvoller,

oft geradezu künstlerischer Durchbildung des Produktes, bedingt durch Specialisirung und künstlerische Ausbildung des Arbeiters.

c) Die Schnelligkeit der Produktion, bedingt durch Maschinenbetrieb und Specialisirung, ist ein wichtiges positives Erforderniß des Betriebs, weil es von ihr abhängt, möglichst bald neue dem Consum zusagende Artikel auf den Markt zu bringen und dadurch die höchsten Preise zu erzielen.

d) Und die Mannigfaltigkeit und das Accomodationsvermögen der Produktion setzt den Unternehmer in Stand, bei einem Wechsel der Bedürfnisse und der Mode diesen rasch zu folgen. Jene Eigenschaften gewinnt ein Betrieb hauptsächlich durch stete Fühlung mit den Kreisen der Consumtion, durch scharfes und schnelles Ausschauen nach den Bewegungen derselben, durch regsame Geschäftsverbindungen.

2. Nach der negativen Seite hin fordert man von einem rationellen Betrieb möglichste Verminderung der Selbstkosten (Produktionskosten). Sie erscheint mehr oder weniger in jedem einzelnen Theile des Betriebs: in der Verwendung des Rohstoffs (Anwendung von Surrogaten, Benützung der Abfälle rc.) in der sorgfältigen Behandlung der Arbeitsgeräthe rc., in der Anordnung der Arbeit, dem Ersatze derselben durch Maschinen rc. und findet daher eine genauere Berücksichtigung bei der Betrachtung der einzelnen Theile des Betriebs.

Elemente des Betriebs. Jeder industrielle Betrieb besteht aus ökonomischen und aus technischen Thätigkeiten.

Die ökonomischen Aufgaben des Betriebs liegen in der Erforschung der Nachfrage, in der Vorausberechnung des Betriebs für die nächste Betriebsperiode; sodann im Ankaufe des Rohstoffs und Hülfsmaterials, im Verkauf der Fabrikate, in der Berechnung der Geschäftsvorfälle und der Verwendung der Erträgnisse.

Die technischen Aufgaben liegen in der richtigen Beurtheilung der Leistungsfähigkeit der Anlage, in der Auswahl der Rohstoffe, in der zweckmäßigen Anordnung der Arbeit und der Arbeitshülfsmittel, endlich in der unmittelbaren Umwandlung des Rohstoffs in Fabrikate durch die verschiedenen Produktionsprozesse.

Vollständig lassen sich die ökonomischen und die technischen Elemente des Betriebs nicht trennen. Es wird immer ein Grenzgebiet geben, in welchem beide Arten nebeneinander herlaufen und von einer Persönlichkeit überschaut werden müssen. Selbst bei sehr großen Werken, wo die Leitung unter einen technischen und einen kaufmännischen Director getheilt ist, wird der Techniker immer kaufmännische, der Kaufmann auch technische Erfahrungen machen und verwerthen müssen.

Neben dem ökonomischen und dem technischen Elemente des Betriebs sind aber häufig auch rechtliche Fragen zu lösen, die freilich einem Anwalte und den Gerichten überlassen bleiben müssen und politische Fragen, die sich zuweilen hinsichtlich der Regelung der Arbeiterverhältnisse ergeben.

Der Betriebsplan. Jede Unternehmung muß nach einem bestimmten Plane betrieben werden, welcher in allgemeinen Umrissen für einen bevorstehenden Zeitraum den Umfang und die Art der Produktion, die Produktionsmittel und die Absatzverhältnisse verzeichnet. Bei kleinen Unternehmungen existirt dieser Betriebsplan blos im Kopfe des Unternehmers; bei größeren bedarf er einer ausführlichen Durcharbeitung. Ganz kleine, für den Localbedarf arbeitende Geschäfte bedürfen gar keines Betriebsplanes; derselbe wird

um so wichtiger, je größer die im Geschäft steckenden Kapitalien, je neuer die ganze Unternehmung, je unbekannter und schwankender die Verhältnisse sind, welche den Ankauf der Roh- und Hülfsstoffe, die Qualität und Quantität der Arbeiter, die Concurrenz und den Absatz beeinflussen und beherrschen.

Der Betriebsplan muß bei der Begründung und Etablirung des Geschäfts im Ganzen feststehen; außerdem muß er aber auch von einem Zeitraume zum andern (für das Betriebsjahr) je nach den Verhältnissen und Fortschritten des Betriebs und Absatzes wieder aufgestellt, verändert und fortentwickelt werden. In ersterem Fall sind die Betriebspläne Bestandtheile der Gründungspläne. Die von Epoche zu Epoche wiederholten, welche mit dem Betriebe wachsen und sich ändern, verdienen eigentlich den Namen Betriebspläne.

Der Betriebsanschlag. Wenn der Betriebsplan eine feste, rechnerische, tabellarische Form annimmt, wird er zum Betriebsanschlag. Es ist natürlich, daß Betriebsanschläge für solche Unternehmungen, die schon längere Zeit betrieben werden, mit viel größerer Sicherheit aufgestellt werden können, als Betriebsanschläge für neue Unternehmungen; denn bei jenen gewähren die Erfahrungen der letzten Betriebsjahre viel zuverlässigere Anhaltspunkte, als für neue Unternehmungen aufgefunden werden können.

Der Betriebsanschlag muß den ganzen zu erwartenden Geschäftsgang für eine bestimmte Zeit, in der Regel für ein Jahr in seinen Hauptsachen darstellen.

Gegenstand der Berechnung im Betriebsanschlage sind

I. Die ganzen Produktionskosten, und zwar im Einzelnen:

1) Löhne.

2) Kosten für Roh- und Hilfsmaterial.

3) Kosten der Unterhaltung der Anlagen und Geräthschaften.

4) Amortisation und Generalkosten rc.

II. Die Masse der Produktion und die Verwerthung der Produkte.

III. Die Höhe und die Verwendung des Ertrags vom ganzen Betrieb oder von den dazu bestimmten Kapitalien.

Zum Zweck dieser Berechnung müssen zunächst die projectirten Ausführungen und Dimensionen des Betriebs kurz zusammengefaßt und dann nach den vorhandenen Erfahrungen die Höhe der Kosten, der Produktion und der Betriebsresultate vorläufig fixirt werden.

Regelmäßige und unregelmäßige Speculation. Wie im Handel so läßt sich auch in der Industrie regelmäßiges und unregelmäßiges Geschäft unterscheiden. Das regelmäßige Geschäft stützt sich auf die gewöhnlichen Rohstoff- und Produktenpreise, auf die durchschnittlichen Nachfrage- und Concurrenzverhältnisse. Je regelmäßiger das Geschäft, um so geringer das Risico, aber auch der Gewinn, um so mehr verschwindet der Versuchscharakter des Geschäfts und der Ertrag desselben zeigt mehr den Charakter eines gleichförmig bezogenen Arbeitslohnes und Capitalzinses, als den des Gewinns.

Die Zahl der Concurrenten im regelmäßigen Geschäft wird nicht leicht zu groß; aber sie wird auch nicht ungewöhnlich klein sein. Das regelmäßige Geschäft gestattet eine solide und breite Anlage des ganzen Etablissements und stetige kostspielige Erweiterung des Betriebs. Die Regelmäßigkeit des Geschäfts hängt aber von mannigfachen Umständen ab: von der Regelmäßigkeit in den Preisen des Rohstoffs und in den Arbeitslöhnen, noch mehr aber von der Regelmäßigkeit im Bedarf des Publicums. Je nothwendiger ein industrieller Artikel für den Consumenten ist, um so regelmäßiger ist im Allgemeinen das

Geschäft in diesem Artikel. Das unregelmäßige Geschäft gründet sich auf Conjuncturen.

Conjuncturen und Krisen. Unter einer Conjunctur versteht man im wirthschaftlichen Leben jede vom gewöhnlichen Gange der Verhältnisse irgendwie abweichende Stellung derjenigen Umstände, welche die ganze Industrie oder auch nur bestimmte Industriezweige angehen. Jede Aenderung in den Preisen der Roh- und Hülfsstoffe, jedes Auftauchen neuer solcher Stoffe; jede Aenderung in den Arbeitslöhnen, im Capitalzins; jede große Umwandlung im Transportwesen, jedes Auftauchen neuer Industriezweige, jeder bedeutende technische Fortschritt, namentlich aber jede Aenderung in der Nachfrage schafft eine Conjunctur.

Es ist eine der schwersten und wichtigsten Aufgaben des Industriellen, die wechselnden Conjuncturen nicht allein wenn sie eingetreten sind, zu erkennen, ihren Einfluß zu würdigen, ihre Tragweite, ihre Folgen und ihre Dauer zu berechnen, sondern auch ihr Herannahen schon zu fühlen, seinen Betrieb für sie vorzubereiten und, wenn sie eingetreten sind, sie nach Möglichkeit zu beherrschen und auszunützen.

Diese Erkennung und Benützung der Conjunctur ist allein Sache des Unternehmers selbst und zwar nur des begabten und erfahrenen Unternehmers. Je weniger es wegen der starken Concurrenz und der fortgeschrittenen Technik möglich ist, in einem industriell schon hoch entwickelten Lande noch neue Industriezweige aufzufinden, Geschäftsgeheimnisse zu bewahren, um so wichtiger wird die kühne und rasche Benützung der wechselnden Conjunctur.

Tritt eine günstige Conjunctur ein, so kann der Unternehmer zwei Wege einschlagen.

Er kann rasch seine Anlage erweitern und unter Zuhülfenahme eines größeren Betriebscapitals die Produktion verstärken. Das hat dann zur Folge, daß diese größeren Geschäftscapitalien auch künftighin in Bewegung bleiben müssen, selbst wenn die Conjunctur eine ungünstigere wird. Der Unternehmer wird sich darauf nur einlassen können, wenn die Conjunctur von einiger Dauer zu sein verspricht oder wenn die Vortheile einer Vergrößerung des Betriebs überwiegend sind. Manchmal wurde vielleicht schon längst eine solche Vergrößerung beabsichtigt und nur das Eintreten der günstigeren Conjunctur abgewartet.

Der Unternehmer kann aber auch, die Vergänglichkeit der Conjunctur voraussehend, seine Anlagen nicht erweitern, sondern blos durch möglichste Ausnützung der vorhandenen, durch vorübergehende ausnahmsweise Anstrengungen suchen, den günstigen Moment auszunützen. Jeder Betrieb kann zeitweilig solche, auf die Dauer nicht durchzuführende Anstrengungen machen, um eine Conjunctur auszunützen. Und dieß wird oft rentabler sein, als Vermehrungen des stehenden Capitals. Erhöhung der Löhne, Gratificationen, vorübergehende Verlängerung der Arbeitszeit und Zuhülfenahme der Nachtarbeit, vorübergehende Verstärkung des Personals sind die Mittel dazu.

2. Organisation und Direction.

Centralisation. Eine Grundbedingung des Gedeihens industrieller Geschäfte ist die einheitliche Leitung, die Centralisation. Der Unternehmer selbst muß das ganze Unternehmen überschauen, durchdringen und beherrschen, soll aber dabei doch den ihm zunächst stehenden Gehülfen in der Leitung eine gewisse Selbstständigkeit lassen. Er muß sie selbstständig machen in der Ausführung;

die Anregung aber, die Grundprincipien und die oberste Disposition müssen in seinen Händen liegen. Es hebt den Arbeitseifer der Gehülfen, wenn sie als denkende Leute behandelt werden und ihnen in ihren Geschäftszweigen eine berathende Stimme zusteht; vielfach wird sich's sogar empfehlen, wenn an gewissen Wochentagen oder auch bei außerordentlichen Anlässen der Chef mit seinen Gehülfen die Vorfälle und nächsten Aufgaben des Geschäfts bespricht und ohne diese Besprechung wichtige Neuerungen und Aenderungen nicht vornimmt.

Dabei soll er mitten unter seinen Gehülfen arbeiten, als wäre er einer von ihnen, stets den richtigen Geschäftston zu treffen wissen und, wenn er gegen die Ansicht seiner Gehülfen handelt, wenigstens deren Ueberzeugung schonen.

Bei größeren Unternehmungen kommt es vor, daß der Herr des Geschäftes einen Vertreter braucht, welcher selbstständig Anordnungen treffen soll. Soll eine solche Geschäftsvertretung alle Geschäftsvorfälle umfassen, also eine förmliche Procura sein, dann ist sie stets insofern bedenklich, als der Principal der Alleinherrschaft durch sie entsagt. Er muß sich vollständig auf den Procuristen verlassen können und denselben auch so stellen, daß er seine ganze Persönlichkeit im Interesse des Geschäfts einsetzen wird.

Wo der Principal immer bei der Hand ist, bedarf man keines Procuristen. Wo dieß nicht der Fall, da ist die Bevollmächtigung eines Gehülfen zu einem besonderen Geschäftszweige ein nützliches Mittel zur Heranbildung eines Procuristen.

Instruction und Geschäftsvertheilung. Unter Umständen wird es nöthig, daß Unternehmer oder Betriebsleiter an die für ihn arbeitenden Personen schriftliche Instructionen ergehen lassen.

Das wird dann geboten sein, wenn der Unternehmer nicht zugleich Betriebschef ist, z. B. bei Actienunternehmungen und bei Werken, welche für Rechnung eines Privateigenthümers administrirt werden. Freilich kann die Instruction manchmal eher schaden, als nützen. Ist sie sehr allgemein gehalten, so bleibt schließlich doch das Meiste dem Willen dessen anheimgestellt, dem sie ertheilt wurde; ist sie sehr eingehend, so beengt sie ihn; er muß sie dann entweder im Interesse des Unternehmers oft überschreiten oder aus Rücksicht für die Instruction das wirkliche Geschäftsinteresse versäumen.

Leitet der Unternehmer selbst das Geschäft, so sind schriftliche Instructionen an seine Gehülfen in der Regel völlig überflüssig, ja geradezu schädlich. Denn wer sie erhielt, wird in ihnen nicht das Minimal-, sondern das Maximal-Maß dessen sehen, was das Geschäft fordert. Der große Mittelschlag der Gehülfen wird meinen, schon sehr viel geleistet zu haben, wenn er die Instructionen Punkt für Punkt befolgte. Außerdem tragen schriftliche Instructionen nicht dazu bei, die Arbeiter zu Selbstständigkeit zu erziehen.

Daher ist die vom Unternehmer selbst gegebene mündliche Instruction sowie das Beispiel seiner Thätigkeit die beste Anleitung.

Etwas Anderes sind Geschäftsordnungen, welche blos gewisse äußere Formen der geschäftlichen Thätigkeit, namentlich die Arbeitszeit &c. festsetzen. Die Erlassung solcher Geschäftsordnungen ist — mit Ausnahme etwa bei ganz großen Unternehmungen — von geringer Bedeutung.

Im Kreise der ihnen zugewiesenen Thätigkeit sollen die Geschäftsgehülfen möglichst selbstständig sein, so namentlich in ihrem Verkehr mit den Arbeitern. Selbst wenn ein Betriebsbeamter den Arbeitern gegenüber sich ungeschickt benimmt, darf man ihn, so lange man ihn im Geschäfte belassen will, vor den Arbeitern nicht desavouiren, sonst ist er um seine Autorität gebracht.

Wo ein Industriezweig soweit entwickelt ist, daß eine einzige geistige Kraft in der Regel nicht mehr hinreicht, die ökonomischen Eigenthümlichkeiten von Rohproduktbezug und Produktenabsatz einerseits und die technischen Eigenthümlichkeiten der Fabrikation andererseits vollständig zu überschauen, muß eine Arbeitstheilung im Betrieb den technischen und den kaufmännischen Theil sondern. Diese Arbeitstheilung braucht nicht immer vollständig durchgeführt zu werden. Oft findet man blos ihre Anfänge.

Entweder läßt der Unternehmer, wenn sich sein Unternehmen so weit entwickelt und ausdehnt, einen Theil des kaufmännischen Betriebs ab. Der Anfang wird meistens damit gemacht, daß man statt wie bisher selbst Buch zu führen und auszuzahlen, einen kaufmännischen Gehülfen anstellt, der Buchführung, Casse, vielleicht auch Correspondenz 2c. besorgt. In diesem Falle sucht der Unternehmer den Schwerpunkt des Geschäfts nicht im kaufmännischen, sondern im technischen Theile. Das ist namentlich beim Kunstgewerbe Regel.

Oder der Unternehmer sieht ein, daß er zwar den kaufmännischen, nicht aber den technischen Theil seines Betriebs vollständig beherrschen kann. Er wird also einen Theil seiner technischen Aufgabe abtreten müssen. Den Anfang dazu macht er schon, wenn er nur einen Techniker, etwa einen Civilingenieur, um Rath fragt, bezüglich der Auswahl einer für ihn passenden Dampfmaschine, der Construction eines Ofens 2c. In diesem Falle ist die Arbeitstheilung blos vorübergehend, der Unternehmer braucht hier den Techniker blos zum Zwecke der Anlage oder einer Betriebsänderung, während für den fortlaufenden Betrieb seine eigenen technischen Kenntnisse wieder hinreichen.

Oft wird ein Arbeiter, Werkmeister 2c. im Verlaufe der Zeit und beim Fortgange des Betriebs ein gewisses technisches Uebergewicht über den Unternehmer bekommen, das sich bei jeder Erweiterung, bei jeder stärkeren Inanspruchnahme des Unternehmers durch den kaufmännischen Theil mehr und mehr steigert.

In der Praxis ist der technische Leiter eines Etablissements fast immer der natürliche Feind des kaufmännischen. Die Techniker beklagen sich darüber, daß die kaufmännischen Dirigenten stets an Dingen ersparen wollen, bei welchen sich nichts ersparen läßt, daß sie unerfüllbare Contracte abschließen u. dergl. Das wird bei großen Aktienunternehmungen oft unangenehm fühlbar.

Die Arbeit des Unternehmers. Der Unternehmer soll jeder Arbeitsleistung, die im Geschäfte gethan wird, so weit Meister sein, daß er die Leistung und Leistungsfähigkeit jedes seiner Gehülfen und Arbeiter, den Rohstoff, das Hülfsmaterial, die Leistung der Maschine, die Qualität der Anlagen und Geräthschaften, sowie die Qualität der Halbfabrikate und der fertigen Produkte beurtheilen kann; und daneben muß er auch hinreichende kaufmännische Bildung haben, um in der Speculation nicht irre zu gehen, um Kosten und Ertrag im Voraus mit möglichster Richtigkeit zu bemessen, die Conjuncturen zu erkennen und zu benützen, seine eigene Leistungsfähigkeit mit jener seiner Concurrenten vergleichen zu können, die Marktverhältnisse der Produkte zu überschauen, mit dem Geschmacke des Publicums in Fühlung zu bleiben, wirthschaftliche Krisen vorherzusehen u. s. f.

Alle diese Aufgaben wachsen mit der Größe des Unternehmens. Während in ganz kleinen Unternehmungen die Arbeitskraft des Unternehmers und seiner Familie allein für den Geschäftsbetrieb ausreicht, sondert sich mit jeder Betriebserweiterung irgend eine einfache Thätigkeit ab, welche vom Unternehmer einem Arbeiter oder Gehilfen zugewiesen wird. Wehe dem Unternehmer, der es etwa versuchen wollte, die einfacheren Thätigkeiten für sich zu behalten und die

schwierigeren und wichtigeren seinem Personal zu überlassen. Nirgends rächen sich begangene Sünden so rasch, als im wirthschaftlichen Leben und ein solcher Unternehmer würde geradezu sich selbst aufgeben. Das ist das Schwierige an industriellen Unternehmungen, daß jede Betriebserweiterung dem Unternehmer einen Theil seiner leichteren Aufgaben abnimmt und dafür immer schwerere aufbürdet, daß für ihn das Bewußtsein der Verantwortlichkeit seinem eigenen Vermögen gegenüber immer schwerer wird.

Und dabei muß der Unternehmer größtentheils sein eigener Lehrmeister sein. Nur dann, wenn ein Geschäft sich schon generationenweise vererbt, ist es möglich, daß die ganze Fülle von Erfahrungen eines Unternehmers auf einen anderen übertragen wird; und nur im Kleingewerbe kann der Geselle seinem Meister die Leitungsgeschäfte nach und nach absehen. Bei den meisten Großunternehmungen dagegen, insbesondere bei jenen, die neubegründet und bei jenen, die in steter Erweiterung befindlich sind, wird die Erfahrung zur rauhen Lehrmeisterin.

Je reicher der Bildungsschatz, den der Unternehmer mitbringt, um so leichter wird es ihm, die Mahnungen dieser Lehrmeisterin zu erkennen und schon ihren leiseren Winken zu folgen, um nicht gröbere Züchtigung zu gewärtigen.

Geschäftsgeheimniß. Die heutige Technik gestattet es selten mehr, daß Produktionsmethoden Geschäftsgeheimnisse bleiben, denn ununterbrochen spürt sie jedem Fortschritt nach. In einer Reihe von Industriezweigen, welche nach ziemlich feststehenden Regeln betrieben werden (Spinnerei, Weberei, Maschinenfabrikation 2c.) ist das Geschäftsgeheimniß fast völlig verschwunden und nur noch in den selteneren Industriezweigen zu finden. Ausgedehnte Arbeitstheilung, verwickelte Produktionsprozesse begünstigen es. Das Geschäftsgeheimniß kann aber nicht allein technischer, sondern auch wirthschaftlicher Natur sein, indem es sich auf den Ankauf- von Roh- und Hülfsstoffen, sowie auf den Absatz, oder auf die Anordnung der Arbeit bezieht. Derartige wirthschaftliche Geschäftsgeheimnisse können in der Regel viel sorgfältiger festgehalten werden, als die technischen, weil sie in den Geschäftsbüchern, nicht in den Fabrikräumen wohnen und nur einem oder ein paar Comptoiristen, nicht aber einer Zahl von Arbeitern bekannt sind.

Je größer eine Unternehmung, um so wichtiger kann ein Geschäftsgeheimniß werden. Dabei ist es leicht möglich, daß der bezügliche Produktions-Vortheil ein ungemein einfacher und anscheinend geringfügiger ist, welcher weder von den Arbeitern, noch von dem sonstigen Geschäftspersonal in seiner ganzen Bedeutung gewürdigt wird, sondern lediglich vom Unternehmer selbst. Es kann sogar vorkommen, daß der Unternehmer mit Geschäftsvortheilen arbeitet, welche ihm selbst als solche unbekannt sind und erst erkannt werden, wenn der Unternehmer in fremde Geschäfte blickt, wo sie fehlen.

Es ist eine Hauptaufgabe des Unternehmers, einen Geschäftsvortheil mit aller Energie auszunützen, so lange derselbe Geheimniß ist. Und selbst wenn er aufhört, Geheimniß zu sein, kann er dem Unternehmer, der sich seiner zuerst bediente, noch lange seine besten Dienste leisten. Denn es ist ein großer Unterschied zwischen der Kenntniß des Princips eines Geschäftsvortheils und der wirklichen Anwendung. Derjenige, der das Princip zuerst in Anwendung bringt, ist, auch wenn dasselbe später Anderen bekannt wird, doch denselben voraus um all' die Erfahrungen, die er bei der Anwendung gemacht hat und die oft werthvoller sind, als das Princip selbst. Die Principien

von Geschäftsvortheilen sind auch am leichtesten kenntlich; bei der Anwendung kommen oft Umstände vor, die sehr geringfügig scheinen und sehr wichtig sind.

Die geschäftliche Reclame. Leider ist es bei den neueren Wirthschaftsverhältnissen sehr schwierig geworden, ein neues Unternehmen in die Höhe zu bringen ohne Anwendung der Reclame. Alte Unternehmungen, welche einen gewissen Kundschaftskreis besitzen, können dieses Hilfsmittels entbehren, neue nur in seltenen Fällen.

Bis zu einem gewissen Grade ist die geschäftliche Reclame etwas Unschädliches, mitunter sogar unentbehrliches, artet indessen mehr und mehr aus.

I. Das wichtigste Mittel der Reclame ist die Annonce durch Zeitungs-Inserate, durch Anschläge an Straßenecken, in Gasthöfen 2c. oder durch Versendung gedruckter Geschäftsempfehlungen, Karten, Preiscourants 2c. Diese Annoncen sind gewiß häufig wirksame Mittel zur raschen Herbeiführung von Geschäftsabschlüssen; sie können übersichtlichen Aufschluß über den Wirkungskreis des Unternehmens, über die Eigenschaften und Preise der angebotenen Leistung oder Waare, über die Bedingungen des Geschäfts geben; sie orientiren und dirigiren, sind ein Haupthebel der Concurrenz; der Annoncirende tritt an die Oeffentlichkeit und wird mit seinem Angebote durch die Oeffentlichkeit controlirt. Dabei beschränkt sich die Annonce nicht allein darauf, dem Unternehmer in der Richtung jenes Angebots zu dienen, sondern sie dient auch seiner Nachfrage nach Rohstoffen 2c. So läßt sie die Anknüpfung von Geschäftsverbindungen gewissermaßen wie auf einem öffentlichen, von Allen beaufsichtigten Markte geschehen und dient daher selbst zur Herstellung einer wohlthätigen Gleichförmigkeit der Preise. Zugleich weckt sie Consumtion und Produktion, Kauf und Verkauf. Durch sie werden Mittelspersonen, Reisen, Geschäftsgänge, Briefe 2c. und die für all' dieß entfallenden Kosten häufig erspart. Unter den verschiedenen Abarten der Annoncen ist das Zeitungs-Inserat zwar die geläufigste, aber etwas stark abgenützte; wegen der großen Masse der Inserate verschwindet das Einzelne zu häufig, wenn es nicht sehr auffallend und damit auch sehr kostspielig ist. Macht man trotzdem Gebrauch davon, so ist es natürlich höchst wichtig, jene Anzeigeblätter zu halten und zur Inserirung zu benutzen, in welchen man erfahrungsgemäß am häufigsten Notizen findet, die dem eigenen Geschäfte dienlich sein können — sei es nun in der Richtung des Angebots oder in jener der Nachfrage. Bietet man seine Arbeitsleistung und Waare dem Publikum an, so muß man wissen, wo der stärkste Bedarf nach diesen Leistungen vorhanden ist oder geweckt werden kann, wo die Concurrenz am leichtesten zu überwinden sein dürfte, welche Blätter den Interessenten am häufigsten zu Gesicht kommen und welche ihr Vertrauen genießen. Auch sehr geschickt abgefaßte Geschäftsannoncen erzielen erst dann eine günstige Wirkung, wenn sie sehr oft wiederholt werden. Wer überhaupt auf das Annonciren angewiesen ist und davon Gebrauch macht, darf die Kosten häufiger Wiederholung nicht scheuen.

Die Versendung von Empfehlungskarten und Preiscourants, obgleich weit theurer, hat vor den Zeitungsinseraten wenigstens den großen Vortheil voraus, daß die Firma des Geschäfts vom Adressaten jedenfalls gelesen wird. Preiscourants sind namentlich bei einem großen Kreise sparsamer Consumenten sehr beliebt, solcher Consumenten, welche unvorsichtigerweise glauben, daß das, was am wenigsten kostet, auch wirklich das billigste sei. Erfahrene Käufer freilich

lassen sich nicht verlocken, wenn hinter einem Artikel, der einen hochtrabenden Titel führt, ein Spottpreis steht. Anschläge an Straßenecken, in Gasthöfen, Omnibus ꝛc. sind entweder wenig wirksam, weil sie nicht gelesen werden, oder zu theuer, wenn sie wirklich auffallen sollen. Je großartigere Entwickelung das Annoncenwesen nimmt, um so nöthiger wird es, eine Geschäftsempfehlung direct an jene Personen gelangen zu lassen, auf die sie wirken soll. Alle Annoncen aber müssen durchdacht sein, um speciell auf den Kundenkreis zu wirken, den sie anziehen sollen und zu Gunsten jenes Geschäfts, dem sie dienen sollen.

II. Neben der Annonce wirken aber noch verschiedene andere Formen der Reclame. Die großartigste dieser Formen ist das Ausstellungswesen, welches eine Art Vorschule schon in den Ladengeschäften der großen Städte hat. Der Verkaufsladen ist eine kleine Specialausstellung und die moderne Industrie leistet Großes in der stets prunkvolleren Ausstattung ihres Ladengeschäfts. Alte Unternehmungen, die ihre Kundschaft besitzen und sich mit einem kleinen bescheidenen Laden oder mit einem düstren Gewölbe in einer Seitenstraße oder in einem Hofraume begnügen können, haben heutzutage viel voraus vor neubegründeten Geschäften, welche für ihre glänzenden Läden in den Hauptstraßen colossale Miethpreise zahlen müssen. Der denkende Kunde weiß, daß er einen Theil des hohen Miethpreises mit dem Preise des gekauften Artikels bezahlen muß und wird von vornherein abgeschreckt. Dabei ist die löbliche Sitte, auf jeden Artikel, der in der Auslage liegt, den Preis zu schreiben, noch immer nicht allgemein genug verbreitet.

3. Die Roh- und Hülfsstoffe.

Eigenthümlichkeiten derselben. Den Rohstoff, welchen die Technik verarbeitet, kann man in Hauptstoff und Nebenstoff eintheilen. Beide Theile gehen in das Produkt über; aber die Hauptstoffe bilden die wesentliche Substanz, die Nebenstoffe dienen nur zur Verzierung und äußeren Vollendung (z. B. Farben, Firnisse, Vergoldung). Die Hülfsstoffe dagegen werden verbraucht, um die Bedingungen und Zustände herbeizuführen, durch welche die Rohstoffe hindurchgehen müssen, um endlich das Produkt zu liefern. Die Hülfsstoffe walten namentlich in der chemischen Industrie als Agentien der Scheidung und Verbindung, als Mittel zur Erzeugung von Wärme und Kälte, Licht und Elektricität, als Mittel zur Leistung mechanischer Arbeit und zur Verminderung der Reibung von Maschinentheilen, zur Beleuchtung und Beheizung der Arbeitsräume, zur Säuberung und Reinigung der Rohstoffe und Produkte, zur Emballirung der Waare. Sie können sich dem Hauptstoffe nähern, wenn sie in das Produkt übergehen.

Bei allen Roh- und Hülfsstoffen kommt in Betracht: die Quantität, die Qualität, der Preis und die Ausnutzbarkeit (größere oder geringere Menge und Güte der Abfälle).

In Hinsicht auf die Reihenfolge der Geschäfte aber ist bei den Rohstoffen zu betrachten: die Veranschlagung, die Erwerbung und die Verwendung.

Veranschlagung. Die Roh- und Hülfsstoffe erscheinen zuerst in den Betriebsveranschlägen, wo die Masse Rohstoff, die man in der nächsten Betriebsperiode zu verarbeiten gedenkt, nach Quantität, Qualität, Preis und Resultaten angegeben sein muß.

Die Quantität, welche man verarbeiten will, läßt sich im Betriebsanschlag natürlich nur dann mit Wahrscheinlichkeit ansetzen, wenn man weiß, daß sie überhaupt zu kaufen sein wird und daß die technischen Kräfte der Unternehmung zu ihrer Bewältigung hinreichen. Es muß also die Quantität des veranschlagten Rohstoffes den Marktverhältnissen, der Arbeiterzahl und der Leistungsfähigkeit der Maschinen des Etablissements entsprechen.

Die Qualität der Rohstoffe, welche man verarbeiten will, richtet sich in der Regel nach den Produkten, die man fabrizirt. Besserer Rohstoff und feinere Artikel bedingen sich gegenseitig. Nur ist man auch hier manchmal veranlaßt, zu prüfen, ob man auch genug von verschiedenen Qualitäten, insbesondere von den besseren, einkaufen kann, ob sich mit minderen Sorten behelfen oder etwa bessere als gewöhnlich anwenden muß.

Der Preis der Rohstoffe kann nur nach den letzten Durchschnittspreisen veranschlagt werden, wenn nicht erfahrungsgemäß Preissteigerungen zu erwarten sind.

Die Abfälle der verschiedenen Arten von Rohstoffen und deren Ausnutzung ist natürlich auch im Voranschlag zu berücksichtigen. Derselbe muß angeben, wie viel (an Gewicht und Werth) aus dem einzelnen Rohstofftheile an Produkten hervorgeht.

Erwerbung. In manchen Industriezweigen ist die Erwerbung von Roh- und Hülfsmaterial auf dem Wege der Selbstproduktion üblich. Dieß sind jedoch nur Ausnahmszustände, in besonderen Verhältnissen begründet.

Solche Verhältnisse wirken namentlich dann, wenn ein Rohproducent hinreichend freie Arbeitszeit hat, um seine Rohprodukte selbst zu industrieller Waare zu verarbeiten (z. B. das Spinnen und Weben selbstgebauten Flachses Seitens der Landbevölkerung); auch dann, wenn bei einem größeren landwirthschaftlichen Betriebe schwer transportable Rohstoffe oder Rückstände besser ausgenützt werden sollen (Bierbrauerei, Spiritus- und Zuckerfabrikation rc. in Verbindung mit Landwirthschaft); überhaupt bei allen Rohproducenten, welche schwer transportable Produkte transportfähiger machen sollen (Sägemühlen in Verbindung mit Forstwirthschaft rc.); sodann bei jenen Industriezweigen, welche mineralische Rohstoffe gewinnen und die erste Verarbeitung derselben vornehmen (Bergbau in Verbindung mit Hüttenwesen; Betrieb von Porzellanfabriken, Glashütten rc. mit gleichzeitiger Gewinnung des Rohmaterials); seltener dann, wenn ein Industriezweig sehr massenhaft gewisse Roh- und Hülfsstoffe consumirt und dieselben wohlfeiler und unabhängiger vom Marktpreise selbst kauft (z. B. Anlage von Ziegelbrennereien durch Bauunternehmer und Baugesellschaften, Ankauf und Betrieb von Kohlen- und Eisengruben durch große Maschinenfabriken oder Eisenbahnbaugesellschaften rc.), endlich dann, wenn ein Industriezweig Abfallstoffe producirt, welche auch im gleichen Geschäfte wieder verarbeitet werden.

In all' diesen Fällen aber müssen die Produktion und der Verbrauch an Rohstoffen in der Buchführung rechnerisch ausgeschieden und der Ertrag der Rohproduktion vom Ertrage der industriellen Produktion, sowie die Kosten beider deutlich unterscheidbar sein; es muß auch — bei irgend größerem Betriebe — Leitung oder Direktion getheilt sein; um so vollständiger, je verschiedener die technische Thätigkeit.

Wo, wie in den meisten Industriezweigen, die Roh- und Hülfsstoffe eingekauft werden, ist es vor Allem nöthig, die angemessenen Kaufpreise zu ermitteln.

Das Maximum dessen, was der Producent für seine Roh- und Hülfsstoffe bezahlen darf, wird gegeben durch die Berechnung dessen, was er durch die Verwendung und Verarbeitung der fraglichen Stoffe überhaupt gewinnt. Aber mit diesem Maximum weiß der Producent blos, bis zu welcher Grenze er überhaupt gehen kann.

Bei den meisten industriellen Roh- und Hülfsstoffen stellen sich unter der Concurrenz von Angebot und Nachfrage Marktpreise fest, welche die Regel bilden. An ihnen läßt sich nichts ändern, sondern sie bestimmen vielmehr durch ihr Auf- und Niederschwanken auch die Bewegungen in den Preisen der aus ihnen fabricirten Waare.

Der Unternehmer hat, um zu erfahren, wo er die Rohstoffe beziehe und wie er schon beim Einkaufe die Concurrenz bestehe, zu erwägen:

1. Welche ist die für den Betrieb im Allgemeinen und für seinen Betrieb insbesondere entsprechende Qualität der Roh- und Hülfsstoffe? Oft gibt es mehrere Qualitäten, von welchen keine die absolut beste ist, weil jede für Produkte paßt, die einem andern Consumentenkreis conveniren. Wie fein sind nicht die Qualitäten des Roheisens abgestuft!

2. Welche Preisverschiedenheiten bestehen bei gleicher Qualität? Dem Industriellen bietet sich für die meisten Roh- und Hülfsstoffe ein weitläufiger und mannigfaltiger Bezugsmarkt; Preiscourante und Proben von allen Produktionsplätzen kann er sich leicht verschaffen.

Aber die Frage, woher man am billigsten bezieht, erfordert auch Klarheit über die Frage:

3. Von welchem Orte geschieht der Bezug und Transport am sichersten, schnellsten, bequemsten und wohlfeilsten? Bei schwer in's Gewicht fallenden Rohstoffen kommt oft der Transportpreis höher zu stehen, als der Ankaufspreis am Produktionsplatze. Und um den Transportpreis zu berechnen, muß man wieder seine verschiedenen Bestandtheile kennen: Speditionsgebühren, Zölle, Krahn- und Waagegelder, die eigentliche Fracht, die Fracht vom Bahnhof oder vom Hafen in die Fabrik 2c. Aber nicht allein die Höhe der Transportkosten ist zu erwägen, auch die Schnelligkeit und Sicherheit des Transports. Bei Geschäften, welche flott gehen, kömmt es oft sehr darauf an, rasch bedeutende Quantitäten Rohstoff zu beziehen. Je länger die Rohstoffe unterwegs sind, je größer ihre Masse und ihr Werth, um so schwerer fällt der Zinsverlust während des Transports in die Produktionskosten. Von zwei Rohstofflieferanten, von welchen der eine billiger, aber sehr unregelmäßig, der andere etwas theurer, aber viel regelmäßiger liefert, wird unter Umständen der letztere vorzuziehen sein.

Die Möglichkeit der Ersparniß beim Ankaufe der Roh- und Hülfsstoffe liegt nicht immer darin, daß man diese Stoffe auf dem billigsten Markte kauft oder mit den geringsten Transportkosten herbeischafft.

Auch genauere Waarenkenntniß beim Einkaufe gewährt einen bedeutenden Vortheil. Wen sie in Stand setzt, immer blos die beste Qualität zu kaufen, dem gibt sie schon dadurch die Möglichkeit, zu sparen. Die beste Qualität ist in der Regel die billigste. Der Minderpreis geringerer Qualitäten ist meistens noch zu hoch im Verhältniß zu ihrer geringeren Brauchbarkeit, so daß eine gegen die beste Qualität um etwa 20 — 25 pCt. billigere Waare oft um 40 — 50 pCt. weniger leistungsfähig ist, als jene. Genaue Waarenkenntniß gestattet also, thatsächlich mehr zu bezahlen, als die Concurrenten, und doch wohlfeiler zu arbeiten, als sie.

Ein weiterer Vortheil liegt in dem Einkauf im Großen. Dieß hat immer, wo die gekaufte Waare nicht verdirbt, den Vorzug, daß man billiger einkauft und bezieht, als beim Einkauf im Kleinen. Der Vorrath macht es möglich, ungünstige Preisschwankungen vorübergehen zu lassen und auf bessere zu warten, lange Zeit hindurch Stoffe derselben Qualität zu verarbeiten und also sehr gleichförmige Waare zu produciren, steigender Nachfrage auch steigende Produktion entgegen zu stellen und die bei kleinen Vorräthen unvermeidlichen Betriebsstörungen zu vermeiden.

Dabei muß natürlich beachtet werden, daß der große Vorrath nicht zu einer Zeit ergänzt werden darf, wo die Preise hoch stehen. Hat man versäumt, zur rechten Zeit einzukaufen und steigen dann die Preise bedeutend, so wird man, bis wieder bessere Preise kommen, im Kleinen einkaufen müssen.

Der Einkauf im Großen und das Lagerhalten hat allerdings einen größeren Zinsverlust zur Folge; aber dieser Zinsverlust wird mehr als aufgewogen durch den Gewinn am Preise, wenn man in günstigen Zeiten eingekauft hat und die ungünstigen vorübergehen lassen kann, sowie durch den Vortheil eines stets reichlichen Vorrathes. Dieß gilt selbstverständlich nicht für alle Arten von Rohstoffen; nicht für jene, welche durch längere Lagerung Schaden leiden, schwinden, an Qualität abnehmen; nicht für jene, deren Aufspeicherung allzu große Kosten verursachen würde, sei es wegen kostspieliger Einrichtung der Speicherräume, wegen hoher Feuerversicherung oder wegen der Nothwendigkeit fortdauernder Bewachung.

Auch die Baarzahlung bietet beim Einkaufe der Rohstoffe nicht unbedeutende Vortheile. Der baarzahlende Abnehmer wird immer am besten bedient. Denn der Verkäufer schlägt bei dem, welcher nicht baar bezahlt, nicht allein den Zins darauf, sondern auch noch einen Zuschlag, welcher ihm die Möglichkeit, gar nicht bezahlt zu werden, ersetzt. Erhält er dagegen Baarzahlung, so liefert er um den Betrag des Zinses und jener Sicherheitsprämie billiger; ja er wird oft noch mehr herabgehen, weil ihm die Baarzahlung noch die stete Verfügung über baare Mittel für weitere Speculationen gewährt.

Einkauf im Großen, Einkauf bester Qualität, Vorrath halten und Baarzahlung sind demnach die großen Vortheile bei der Erwerbung der Roh- und Hülfsstoffe. Auf die Dauer gehören auch keine größeren Mittel dazu, bloß für den Anfang.

Anwendung der Roh- und Hülfsstoffe. Sparsamkeit ist die Grundregel hinsichtlich der Anwendung der Roh- und Hülfsstoffe, um so wichtiger, je größer die Quote der Produktionskosten ist, welche speciell durch den Ankauf dieser Stoffe veranlaßt wird. Zur Ersparniß an diesem Theile der Produktionskosten helfen aber hauptsächlich folgende Mittel:

1. Ein größerer Vorrath läßt besser sparen, als ein kleiner, weil es bei jenem nicht so viel unverwerthbare Reste gibt. Besteht der Rohstoff aus einzelnen größeren Stücken, so ist es, je größer die Stücke sind, um so leichter möglich, durch Ineinanderschneiden 2c. am Stoffe zu sparen. Besteht er aus größeren und kleineren, verschieden geformten Stücken, so ist es, je zahlreicher die Formen und Arten der Stücke, um so leichter möglich, für jedes zu fertigende Produkt ein passendes Stück Rohmaterial auszusuchen, welches weniger Arbeit und weniger Materialverlust bei der Zurichtung erfordert. Besteht der Rohstoff aus großen Massen kleiner Theilchen, so ist ebenfalls bei großem Vorrathe die praktische Verwerthung der verschiedenen Sorten leichter, die Verluste durch Verschütten, Verstreuen und Verstäuben verhältnißmäßig geringer.

2. Sorgfältige Verwahrung und Schutz gegen schädliche Einflüsse. Auch sie sind leichter möglich bei einem größeren Vorrath, als bei einem geringeren. Ein Speicher, der 20000 Ballen oder Centner eines Rohstoffes faßt, ist nicht doppelt so theuer, als ein solcher, der nur 10000 faßt.

3. Gewissenhafte Verbuchung des Verbrauchs und Bestandes.

4. Sparsame Verwendung des Materials. Hier ergibt sich ein äußerst reiches Feld für die Kostenverminderung.

Die sparsame Verwendung des Materials erfordert manchmal einen einmaligen Mehraufwand (z. B. Einrichtung besserer Oefen, Herstellung besserer Maschinen und Geräthe), welcher aber sehr bald seine vortheilhaften Wirkungen äußert. Auch geschicktere Arbeiter werden in sehr vielen Fällen zur Materialersparniß beitragen. Wie viel kann z. B. an Tuch beim Zuschneiden, an Kohle und Holz beim Heizen, an Farbe beim Anstreichen, an Maschinenöl beim Schmieren rc. unbeschadet des Zweckes erspart werden!

Ersparung ohne Aenderung der Qualität des Produktes ist möglich, wenn man das Produkt mit dem zuläßig geringsten Aufwande an Material herstellt. Produkte aus Metall, Holz, Stein und Glas, aus Faserstoffen gestatten derartige Ersparniß, wenn geringere Festigkeit und Dicke der Brauchbarkeit nicht schadet (z. B. die Reduktion von Guß- und Schmiedewaaren auf die kleinste, dem Zweck noch dienende Masse).

Derartige Ersparnisse beruhen theils auf besser durchdachten Formen, Constructionen und Zusammensetzungen, theils auf besserer Anordnung der Arbeit, auf Betheiligung der Arbeiter an der Ersparniß und gegenseitiger Controle derselben. Die Theilung bisher verbundener Geschäftszweige führt meist zu einer besseren Ausnützung des Materials.

Zu einer möglichst vollständigen und möglichst vortheilhaften Ausnutzung reicht es nicht aus, wenn man sich blos hütet, Brauchbares wegzuwerfen; man muß auch zusehen, den Abfall thunlichst zu verringern und aus dem unvermeidlichen Abgange noch den größtmöglichen Nutzen zu ziehen.

In manchen Gewerbszweigen sind die Materialabgänge sehr bedeutend. Beim Schmieden des Eisens beträgt der Metallverlust durch Abbrand 6—20 Prozent, was in Hammerschlag verwandelt wird. Man bedenke dazu die Masse von Feil-, Dreh-, Bohr- und Hobelspänen. Bei der Fabrikation von Nähnadeln gehen höchstens 66 pCt. vom Gewichte des Rohstoffes als fertige gute Nadeln hervor und bei der Stahlfedernfabrikation betragen die Schroten vom Ausschneiden der Stahlplättchen 25—40 pCt. Bei der Holzindustrie ist der Abfall im Allgemeinen noch viel größer, als bei der Metallindustrie, weil bei jener das Ueberflüssige blos entfernt, nicht umgeformt werden kann. So werden beim Fournirschneiden bis zu 50 pCt. des Holzes in Sägspäne verwandelt.

Die einzelnen Punkte, die bei der Materialersparniß besonders zu beachten sind, sind folgende:

a) Sorgfältige und umsichtige Eintheilung beim Zuschneiden der Gegenstände aus Blech, Holz, Pappe, Leder, Gewebstoffen rc. Also in vielen Fällen vorheriges Aufzeichnen, Ineinanderordnen und Ineinanderschneiden der auszuschneidenden Gegenstände. Dieß findet seine Grenze nur in dem Werthe des Zeitaufwands, der zu der bezüglichen Eintheilung erforderlich ist. Manchmal ist diese Eintheilung eine hergebrachte.

Ein Beispiel der Art ist das Doubliren der Kämme, wobei dieselben in der Weise geschnitten werden, daß die Zähne eines Kammes aus den Zwischenräumen des andern entnommen werden.

Da sehr häufig an den Formen, welche ausgeschnitten werden, noch kleine Stücke, Fortsätze, Streifen 2c. zur Verbindung mit den anderen Theilen des Erzeugnisses haften bleiben müssen, ist auch auf passende Gestalt dieser zu sehen. Kann das Material nicht nach allen Richtungen hin gelegt und zusammengefügt werden (z. B. gestreifte Kleiderstoffe), so ist die Eintheilung natürlich noch viel schwieriger, als wo jenes (wie z. B. bei Blech 2c.) möglich ist.

b) Streben nach einer benutzbaren Gestalt und Größe der Abfälle. Löcher in starkem Blech z. B. werden vortheilhafter unter dem Durchstoß ausgeschnitten, statt gebohrt, weil (abgesehen vom Zeitgewinn) die ausgeschnittenen Scheibchen noch anderweitig verwendet werden können, die Bohrspäne nicht. Beim Abnehmen des Holzes wird man, um das abfallende Stück noch verwenden zu können, häufig die Säge dem Hobel vorziehen. Je größer die abfallenden Stücke und je regelmäßiger ihre Form, um so werthvoller ist es.

c) Möglichste Verminderung des Abfalles durch eine zweckmäßige Arbeitsmethode. In der Gießerei und beim Schmieden kann hierin viel gethan werden, indem man die Gegenstände von so vollkommener Gestalt herstellt, daß möglichst wenig daran zu drehen, zu feilen und zu bohren bleibt, wodurch nicht allein an Material, sondern auch an Werkzeug und Arbeitszeit gespart wird. Der kleinere Werkstattbetrieb fehlt sehr oft gegen diesen Grundsatz und verwendet zu wenig Sorgfalt auf das Einformen der Modelle, das Schmieden 2c., so daß nachher die Fertigstellung viel mehr Umstände und Materialverluste hat. In der Holzverarbeitung trägt die thunlichste Anwendung des Spaltens und Biegens (statt des Sägens) sehr viel zur Verminderung des Abfalles bei.

d) Verwerthung der unvermeidlichen Abfälle durch weitere Verarbeitung derselben. Allgemeine Regeln lassen sich darüber nicht aufstellen; es gilt in jedem Einzelfalle die Benützung lokaler und anderer Umstände. Ein hübsches Beispiel für die Verwerthung solcher Abfälle bietet die Herstellung kleiner Schlösser für Kästchen 2c. aus Eisenblechschnitzeln, auch die Verwendung von Gewebestoffabfällen zu Puppenkleidern, Teppichen 2c.

e) Sorgfältiges Sammeln aller, auch der nicht direkt benutzbaren Abfälle. Hieher gehört u. A. das unbedingte Getrennthalten der Späne aus verschiedenen Metallen.

Die Stoffersparniß kann aber auch durch eine dem Abnehmer bekannte und von ihm gewollte — Aenderung der Qualität des Produktes bewirkt werden, indem dasselbe leichter, schneller verbrauchbar wird, wie namentlich bei Kleiderstoffen häufig der Fall. Die Mode hat darin großen Einfluß.

Bedeutende Ersparnisse können auch durch theilweise Anwendung von geringeren Rohstoffen erzielt werden, während der edlere, theuerere Stoff nur zur Verschönerung verwendet werden wird. So namentlich beim Fourniren von Möbeln.

Bei einigen Gewerbszweigen kommen ganz eigenthümliche Material-Abgänge vor, welche eine vortheilhafte Nebenbenützung gestatten, wenn umsichtige Geschäftsleute ihre Aufmerksamkeit darauf wenden.

4. Unternehmer und Arbeiter.

Quantität der Arbeitskräfte. Wie groß die Zahl der Arbeiter verschiedener Kategorieen (Betriebs-Beamte, Comptoiristen, Aufseher und Lohnarbeiter) sein soll, ist nach Umständen zu bemessen. Größe und Betriebsart der Unter-

nehmung, die Leistungsfähigkeit des Unternehmers und der Arbeiter, das Angebot an Arbeitskräften entscheiden dabei.

Fehler in der Berechnung des Bedarfs an Arbeitskräften werden nicht allein dann begangen, wenn man überhaupt zu viel Arbeiter anstellt, sondern auch dann, wenn man die Zahl der Arbeiter verschiedener Qualitäten nicht richtig bemißt. Namentlich wird der Unternehmer sich hüten müssen, zu viele höher gebildete Betriebsbeamte anzustellen, einen Posten, welcher von einem tüchtigen Handarbeiter ausgefüllt werden kann, durch einen absolvirten Techniker besetzen zu wollen u. s. f.

Das Maß der nöthigen Arbeitskräfte gibt sich am natürlichsten bei Unternehmungen, welche allmählig von kleinauf wachsen.

Ergibt die Rechnung der gezahlten Löhne und der geleisteten Arbeit, verglichen mit den Kosten und der Leistung einer Maschine, daß letztere billiger arbeiten würde, als Handarbeit, so nöthigt das Interesse seiner Unternehmung den Unternehmer zur Einführung dieser Maschine. Rücksichten auf die Arbeiter können dabei nicht genommen werden, weil andere Unternehmer, welche diese Rücksichten nicht kennen, die Maschine einführen und mit ihr die Handarbeit nicht concurriren kann.

Die Erwerbung der Arbeitskräfte. Je mehr das Princip der freien Arbeit in den modernen Culturstaaten zur Geltung gekommen ist, um so ungehinderter erhält jeder Industriezweig den Zuzug der nöthigen Arbeiter und Gehülfen, sofern er dieselben braucht und verdient, d. h. bezahlen kann. Der einzelne Unternehmer braucht nicht in Sorge zu sein, auf welche Weise er Arbeiter und Gehülfen sich verschaffe; sind dieselben überhaupt vorhanden und bezahlbar, so finden sie von selbst den Weg zu einem Geschäfte, dem sie ihre Kräfte widmen. Die Concurrenz der Arbeiter und jene der Unternehmer werden immer bekannter, ebenso die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der einen und die durchschnittlich seitens der Anderen verlangte Arbeitsleistung und gewährte Lohnhöhe.

Von den Leitungsgehülfen werden jene, welche der technischen Leitung dienen sollen (Chemiker, Maschinentechniker 2c.) oft durch Vermittlung jener Anstalten gewonnen, an welchen sie ihre technische Bildung erhielten. Wenn der Unternehmer nicht durch private Vermittlung solche Kräfte gewinnen kann und nicht zum Wege der Annonce schreiten will, mag er sich an die technischen Schulen wenden. Die durch Privatvermittelung gewonnenen Leitungsgehülfen bringen zwar häufig etwas mehr praktische Erfahrung mit; aber die durch Vermittlung der Lehranstalten gewonnenen geben dafür mehr Garantie gründlicher wissenschaftlicher Kenntnisse. Je nachdem der Unternehmer den Schwerpunkt seiner eigenen Thätigkeit im kaufmännischen oder im technischen Theile der Direction sieht, je nachdem er häufiger oder seltener vom Geschäfte abwesend ist, je nachdem er selbst einen größeren oder geringeren Schatz an Erfahrung besitzt, wird er auch an seinen technischen Gehülfen bald diese bald jene Seite der Ausbildung vorziehen. Bei Unternehmungen von mittlerer Größe, die nur wenig über den Handwerksbetrieb hinausragen, ist es oft sehr wünschenswerth, sich technische Gehülfen verschaffen zu können, welche auch den kaufmännischen Theil versehen.

Die Gehülfen für den kaufmännischen Theil des Geschäftes sind weit leichter zu gewinnen, theils durch Privatvermittlung, theils durch Vermittlung von kaufmännischen Vereinen, Handelsschulen 2c. Da man dieselben im Anfange zu leichtern und allmählig zu schwierigeren Geschäften verwenden kann,

ist auch die Prüfung ihrer Leistungsfähigkeit leicht und nicht mit so kostspieligen Erfahrungen verbunden, als bei den technischen Gehülfen. Solche kaufmännische Gehülfen freilich, denen man das ganze Geschäft anvertrauen will, sind weit schwieriger zu erhalten; hier werden genügende Garantieen für Tüchtigkeit und Redlichkeit nur durch Heranbildung im eigenen Geschäft oder durch die zuverlässigsten Empfehlnngen gegeben.

Die Arbeiter im engsten Sinne des Wortes müssen bei neugegründeten Unternehmungen (Spinnereien, Maschinenfabriken rc.) häufig von anderen Orten herangezogen werden; zwar nicht alle; aber wenigstens ein Stamm der tüchtigsten. An Taglöhnern rc. findet sich überall hinreichendes Ausgebot. Eigentliche Industrieplätze lassen ganze Arbeiterbevölkerungen erwachsen und auch bei isolirt gelegenen Werken wächst im Laufe von 15—20 Jahren eine geeignete Arbeiterschaft aus den Arbeiterfamilien leicht heran. So arbeiteten deutsche Eisenwerke in den ersten Jahren ihres Bestehens viel mit belgischen Arbeitern, bis auf den Werken selbst eine junge einheimische Arbeitergeneration erwuchs, die hinter der ausländischen nicht zurückstand. Zieht man Arbeiter aus dem Auslande herbei, so wird man denselben natürlich oft bedeutend höhere Löhne gewähren müssen, hat aber dann vortreffliche Lehrmeister für die übrigen. In Gegenden, welche vom industriellen Leben bisher wenig oder gar nicht berührt wurden, wird man immer gut thun, einige Arbeiter aus Industriebezirken beizuziehen, wenn man ein Geschäft begründet. Denn eine bloß an den gemächlicheren Gang der landwirthschaftlichen Arbeit gewöhnte Bevölkerung bedarf des Beispiels, um die intensivere industrielle Thätigkeit sich anzugewöhnen.

Verhältniß von Unternehmer und Arbeiter. Es ist ein oft ausgesprochener, aber leider selten oder nicht zu erfüllender Wunsch, daß das Verhältniß des Unternehmers zu den Arbeitern über den bloßen Lohnvertrag hinaus gehen soll, daß engere und festere Beziehungen beide aneinander knüpfen sollen.

So redlich auch bei vielen Unternehmern der Wille sein mag, ihr Verhältniß zu ihren Arbeitern in diesem Sinne zu gestalten; so aufrichtig, treuherzig und diensteifrig auch in vielen Fällen die Arbeiter sich bemühen, ein solches Verhältniß möglich zu machen: die menschliche Natur und der Charakter des Wirthschaftslebens stellen sich als zu mächtige Hindernisse dar, um die Verwirklichung jenes Wunsches zur Regel werden zu lassen. Sie ist und bleibt eine schöne nachahmenswerthe Ausnahme. Man täusche sich darüber nicht.

Zu mächtig ist im Unternehmer das Begehren, für seine langjährige Vorbildung, für seine mit Gefahr seines Vermögens, mit Kummer und Sorge verbundene Thätigkeit große, glänzende Gewinne einzuziehen; und zu leicht mag er, wenn ihm ein paarmal Undank und Feindseligkeit begegnete, darin einen Grund finden für ein Zurückgehen auf den Boden starren Rechtes.

Und auf der anderen Seite, auf der des Arbeiters, ist zu mächtig wirkend der beständige Blick auf den Glanz und Luxus, in dem der Unternehmer so häufig lebt und auf die Armseligkeit des eigenen Haushalts. Die Contraste sind zu schneidend geworden, um nicht immerfort empfunden zu werden. Ohne dem Unternehmer Gewinnsucht und Hartherzigkeit, ohne dem Arbeiter Neid und Scheelsucht vorwerfen zu müssen, sieht man die Kluft zwischen beiden aufgerissen und stets erweitert durch die Natur der industriellen Thätigkeit.

Die Ursachen der Mißverständnisse zwischen Unternehmern und Arbeitern, liegen wohl zum Theile in den Nachwirkungen des früheren Herrschafts- und

Abhängigkeits-Verhältnisses. Wenn beide Parteien auf einem neutralen Boden zusammenkommen könnten, um ohne Leidenschaftlichkeit blos ihr Interesse zu fragen, würden viele Zerwürfnisse gar nicht entstehen oder im Keime erstickt. Der Unternehmer fühlt sich noch zu oft als Herr; der Arbeiter glaubt sich als Diener angesehen und will doch nicht als solcher behandelt sein: das bringt von vornherein beide Theile in schlimme Stimmung.

Eine andere Ursache der Mißhelligkeiten zwischen Unternehmern und Arbeitern liegt darin, daß der sog. Arbeitsmarkt bloß in der Theorie existirt. Die betheiligten Parteien kommen nicht zur friedlichen Unterhandlung zusammen, wie dieß auf dem Waarenmarkte geschieht, sondern treten mißtrauisch aus zwei feindlichen Heerlagern einander gegenüber wie Feinde, die um einen Waffenstillstand unterhandeln.

Die Interessen der Arbeiter und jene der Unternehmer stehen sich feindlich gegenüber. Der Unternehmer will einen möglichst hohen Reinertrag, die Arbeiter wollen möglichst hohe Löhne. Das widerspricht sich direct. Und doch ist bei diesem Widerspruche auch ein gemeinsames Interesse vorhanden, welches die Parteien immer wieder zum friedlichen Verkehre führt und führen muß.

Denn der Unternehmer kann nicht bloß daran denken, aus niedrigen Löhnen Gewinn zu ziehen. Sein Unternehmen ist ja nicht für ein einzelnes Geschäftsjahr gegründet, sondern für die Dauer berechnet. Der Unternehmer muß daran denken, daß sein Unternehmen auch in Zukunft flotten Gang nimmt, daß das Capital, welches im Geschäfte steckt, nur dann Zinsen abwirft, wenn ihm stets die fruchtbarmachende Arbeitskraft vollzählig und willig zur Verfügung steht. Dieses Interesse muß den Arbeitgeber verhindern, einseitig die Löhne herabzudrücken. Sein persönliches Interesse fordert, daß seine Arbeiter in Kraft, Zufriedenheit und Gutwilligkeit ihm dauernd ihre Arbeitsleistung widmen.

Und ein etsprechendes Interesse knüpft den Arbeiter an den Unternehmer. Auch das Interesse des Arbeiters fordert nicht allein momentan hohen Lohn, sondern auch volle und regelmäßige, dauernde Beschäftigung. Das Interesse des Arbeiters an der Stetigkeit des Geschäftsganges ist sogar ein noch größeres, als jenes des Unternehmers, weil eine Stockung dem Arbeiter gleich die empfindlichste Störung in der Haushaltung und den unentbehrlichsten Genüssen bereitet.

In der Stetigkeit und dem flotten Fortgange der Produktion treffen also die Interessen der Arbeitgeber und jene der Arbeiter zusammen; denn nur in stetiger und flotter Produktion erhält jeder Theil das höchste Maß vom Antheil am Gesammtertrag.

Berechnung der Lohnhöhe. Wie hat sich der Unternehmer den die Lohnhöhe beeinflussenden Bestimmungsgründen gegenüber zu benehmen? D. h. wann kann, wann muß er die Löhne erhöhen? wann kann, wann muß er sie erniedrigen?

Jedenfalls muß der Unternehmer das Angebot an Arbeitskräften und die Nachfrage nach denselben genau beobachten. Sodann muß er wissen, ein wie großer Theil seines Rohertrages der Thätigkeit seiner Arbeiter und welcher Theil seiner eigenen Arbeit und der Macht seines Capitals zu verdanken ist, wie viel er überhaupt Lohn zahlen darf, ohne mit Verlust zu arbeiten. Zieht er vom ganzen zu erwartenden Rohertrage den Ersatz für das aufgewendete Anlage- und Betriebscapital sammt Zinsen, ferner eine Entschädigung für Capitalsabnutzung, eine der Größe des Risico's entsprechende Entschädigung

für die Gefahr möglicher Verluste und einen entsprechenden Lohn für seine eigene Arbeitsthätigkeit ab, so verbleibt der Rest für Arbeitslöhne. Natürlich müssen die genannten Zinsen und Entschädigungen nach den durch die Erfahrung gegebenen Durchschnittssätzen angeschlagen werden. Durch diese Berechnung erfährt der Unternehmer das Maximum dessen, was er an Löhnen zahlen kann. Würden die Arbeiter noch mehr verlangen, so müßte der Unternehmer den Betrieb einstellen oder — was mit höchster Gefahr für sein Vermögen verbunden ist — unter Verzicht auf die Sicherheitsprämie weiter arbeiten. Zeitweilig könnte er letzteres thun, wenn nämlich gegründete Hoffnung auf eine baldige Verbesserung anderer, den Reinertrag mit beeinflussender Umstände vorhanden ist.

Der niedrigste Lohn dagegen, das Minimum, welches gegeben werden muß, wird bestimmt durch das Angebot der Arbeiter. Zwischen diesem Minimum und jenem Maximum ist der Spielraum, innerhalb dessen der Unternehmer Löhne bewilligen kann.

Offenbar ist für den Unternehmer die Frage, wie viel Lohn er bezahlen könne, ohne seinem Geschäfte zu viel zuzumuthen, eine hochwichtige. Auf der einen Seite verlangt der Arbeiter möglichst hohen Lohn, auf der andern Seite fordert der oberste wirthschaftliche Grundsatz Verminderung der Produktionskosten. Wo ist die richtige Mitte zu finden?

Es wäre sehr schwer, sie zu finden, wenn nicht in allen Gewerben, wo Zeitlohn gezahlt wird, die Lohnhöhe etwas geschichtlich Hergebrachtes wäre. Der Zeitlohn hat allerwärts eine gewisse Normalhöhe, welche keineswegs von der Gegenwart ausgesonnen ist, sondern aus der Vergangenheit übernommen wurde und nun, dem Angebot und der Nachfrage entsprechend, sich langsam fortbewegt.

Minder einfach ist die Bestimmung der Höhe des Stücklohnes. Hier bieten sich für die Berechnung der angemessenen Lohnsätze zwei Methoden dar, nämlich:

1. Die Methode der Berechnung nach dem Zeitlohn (Umrechnung). Hiebei beobachtet man, wie viel in dem betreffenden Geschäfte bisher ein fleißiger Arbeiter von mittlerer Befähigung gearbeitet und wie viel er Lohn dafür erhalten hat. Die durchschnittliche Lohnhöhe für die so gefundene Arbeitsleistung ist dann das Maß des künftigen Stücklohns. Man hält sich dabei an die Arbeitsleistung der fleißigsten Arbeiter; aber man darf nicht die der geschicktesten, sondern nur der Arbeiter von mittlerer Geschicklichkeit als Maßstab anlegen, weil ja die Geschicklichkeit nicht beliebig gesteigert werden kann. Die durchschnittliche Leistung zu berechnen oder zu schätzen bedarf es natürlich eines guten Ueberblicks der Gesammtarbeit, einer längeren Beobachtung der Arbeiter.

Diese einfache Methode der Umrechnung wird allenthalben für die erste Zeit des Uebergangs vom Zeitlohn zum Stücklohn zu empfehlen sein. Aber sie ist keine auf den strengen Grundsätzen wirthschaftlicher Berechnung, sondern blos auf hergebrachter Gewohnheit beruhende.

2. Die Methode der Lohnberechnung nach dem Ertrag. Ihre Anwendung fordert eine sorgfältige Berechnung desjenigen Theils des Rohertrags der ganzen Unternehmung, welcher als Leistung und Antheil der betheiligten Arbeiter zu betrachten ist. Natürlich darf man sich hiebei nur an die Durchschnittspreise und Durchschnittserträge längerer Perioden halten. Denn wollte der Unternehmer sich blos an die Erträge der schlechtesten Jahre halten, so

käme er selbst, wollte er sich blos an die Erträge der besten Jahre halten, so kämen seine Arbeiter schlecht weg.

Gewinnbetheiligung der Arbeiter. Nicht allein die Arbeiter, ihre wissenschaftlichen und journalistischen Vertreter fordern von der modernen Industrie eine Betheiligung des Arbeiters am Gewinn des Unternehmens; vielfach ist eine solche Betheiligung von humanen Fabrikanten wirklich schon durchgeführt. Sie kann hauptsächlich in folgenden Formen stattfinden:

I. Die reine Gewinnbetheiligung wäre nur dann durchgeführt, wenn der Arbeiter gar keinen fixen Lohn, sondern blos einen Theil des nach Abzug aller Kosten übrig bleibenden Reinertrags erhielte.

Zum Zwecke einer gerechten Vertheilung müßte indessen ausgemittelt werden können, wie viel die Arbeit des Unternehmers und wie viel die jeder Kategorie von Arbeitern, ja jedes einzelnen Arbeiters zum Gelingen des Ganzen beigetragen hat.

Man sieht leicht, daß das System des Gewinn-Antheils in dieser Reinheit sich kaum durchführen läßt.

Denn zunächst können ja die wenigsten Arbeiter ein Jahr lang existiren ohne Lohn zu empfangen. Die Ergebnisse des Betriebs zeigen sich aber erst am Schlusse des Betriebsjahres und erst dann wäre eine Gewinnvertheilung möglich.

Sodann könnten verständige Arbeiter sich auf eine solche Betheiligung nur dann einlassen, wenn sie sicher wären, daß die kaufmännische Leitung des Geschäftes, von der ja das meiste abhängt, eine vollkommene, ihrer Ueberzeugung nach die richtige wäre. Hiefür wäre ihnen blos dann Garantie geboten, wenn sie ein Recht zur Mitwirkung bei der Gesammtverwaltung hätten. Gibt man ihnen dieses Recht, so verzichtet damit der Unternehmer zu seinem und zum Schaden seiner Arbeiter auf die nothwendige Centralisation, Einheitlichkeit und Raschheit des Betriebs.

Es ist auch ganz unmöglich, einen richtigen Maßstab für die Vertheilung des Gewinns zu finden. Gleiche Vertheilung würde den Fleißigen entmuthigen und den Faulen begünstigen. Nur der Unternehmer weiß annähernd den Einfluß seiner eigenen und der Arbeit seiner Arbeiter auf den Gewinn zu beurtheilen. Von ihm allein aber das Maß der Vertheilung ausgehen zu lassen: dazu werden sich die Arbeiter ebenso wenig verstehen, als er es sich gefallen lassen wird, durch die Arbeiter seinen Gewinnantheil bestimmen zu lassen.

Hauptsächlich aus diesem Grunde ist das reine Tantièmen-System im industriellen Betrieb den eigentlichen Handarbeitern gegenüber undurchführbar.

II. Wegen der Undurchführbarkeit des reinen Tantièmen-Systems ist ein System versucht worden, welches die Vortheile eines fixen Lohns mit denen der Tantième vereinigen soll: Commissions-System.

Bei diesem System wird den Arbeitern während des Betriebsjahres ein mäßiger Zeit- oder Stücklohn bezahlt, diese Lohnausgabe unter den Betriebskosten verrechnet und der Ueberschuß nach Abzug des Unternehmergewinns unter die Arbeiter vertheilt.

Selten nur werden die Arbeiter sich mit einem ungewöhnlich niedrigen Lohne während des Jahres begnügen in der Hoffnung auf eine ungewisse Tantième. Um so weniger, je weniger Einblick sie in den geschäftlichen Gang des Unternehmens haben, je weniger Einfluß sie darauf nehmen können.

Empfangen sie dagegen während des Geschäftsjahrs den allgemein üblichen Lohn und haben sie außerdem noch Aussicht auf eventuellen Ueberverdienst:

dann erscheint das System wohl als eine zweckmäßige Lohncorrectur. Sie kann aber nur dann eintreten, wenn die gezahlten Löhne zu niedrig waren.

III. Die beste Form einer Betheiligung der Arbeiter am Reingewinne dürfte wohl darin liegen, daß ein Theil des Reingewinnes für Einrichtungen bestimmt wird, welche sämmtlichen Arbeitern zu Gute kommen, wie Fabrikschulen, Krankenhäuser, Pensionskassen, Wasch- und Bade-Anstalten, Gärten 2c. Sie kommen zwar allen Arbeitern zu Gute; aber ihr gleichmäßiger Genuß erscheint nicht als Ungerechtigkeit.

IV. Jene Gehülfen des Unternehmers, deren Thätigkeit der seinigen fast gleichsteht an Bedeutung und Einfluß auf das Geschäft (technische und kaufmännische Direktoren, Werkführer, Werkmeister 2c.), werden wohl das meiste leisten, wenn auch ihre ökonomische Stellung jener des Unternehmers nahe kömmt. Denn sie haben, wie der Unternehmer, die Möglichkeit, günstige Betriebsergebnisse herbeizuführen, ungünstige abzuwenden. Sie sollten daher ökonomisch am Gewinn und Verlust betheiligt werden. Das ist um so eher möglich, als alle Hindernisse, welche der Anwendung des Tantièmen-Systems bei gewöhnlichen Arbeitern entgegen stehen, bei diesen Leitungsgehülfen wegfallen.

Nur wird auch da das reine Tantièmen-System sich nicht immer anwenden lassen, namentlich nicht bei jungen Unternehmungen. Denn die Unternehmergehülfen sind keineswegs immer in der Lage, mehrere Jahre hindurch auf Gewinn und somit überhaupt auf Einkommen verzichten zu können.

Es wird sich daher hier das System der Tantièmen mit Minimalgarantie empfehlen; d. h. der Unternehmer sichert dem anzustellenden Gehülfen einen Antheil am Reingewinne zu; sollte aber dieser Antheil eine bestimmte Summe (das garantirte Minimum) nicht erreichten, so zahlt der Unternehmende das zu diesem Minimum noch Fehlende als Lohn darauf. Offenbar muß diese Art der Lohnzahlung, die den Gehülfen zugleich gegen Verluste sichert, seinen Eifer und seine Hingebung an das Geschäft in hohem Grade anspannen.

V. Das System des Gruppen-Accords beruht darin, daß gewisse Leistungen an ganze Arbeiterrotten verdungen werden. Wo es nicht möglich ist, die Gesammtleistung des Einzelnen in bestimmte unterscheidbare Leistungseinheiten zu theilen, weil bei jeder Verrichtung immer Mehrere sich in die Hände arbeiten müssen und nie Einer für sich allein ein ganzes Werk vollendet: da müßte man auf die Vortheile des Stücklohnes verzichten, wenn man die Arbeit nicht allen denen zusammen verdingen könnte, welche Hand anlegen, um eine einzige deutlich unterscheidbare Leistung hervorzubringen.

VI. Das Prämiensystem unterscheidet sich vom System der Tantièmen dadurch, daß die Prämie nicht nach Maßgabe des Reinertrags ausgemessen wird, sondern daß ihre Höhe bestimmt wird — unabhängig vom Reinertrage — durch die Arbeitsleistung des Arbeiters. Je nachdem diese Leistung über die Durchschnittsleistung steigt, oder je nachdem der Arbeiter bei durchschnittlicher Leistung weniger als die durchschnittlichen Mengen an Roh- und Hülfsmaterial verbraucht, wird Prämie bezahlt.

Dieses System ist insofern ein sehr rationelles, als die Thätigkeit des Arbeiters innerhalb gewisser Grenzen auf den Ertrag Einfluß nimmt und er daher innerhalb gewisser Grenzen auch am Ertrage theilnehmen kann. Dagegen leidet es an dem Uebelstande, daß es sehr schwer zu bemessen ist, in welchem Grade die Arbeit des Arbeiters am Ertrage betheiligt ist, und

daß daher auch ein richtiger Maßstab für die Prämien sehr schwer zu finden ist.

VII. Die Gratificationen unterscheiden sich von den Prämien wesentlich dadurch, daß sie nicht regelmäßig nach bestimmten Grundsätzen ausbezahlt werden, sondern ganz nach Gutdünken des Unternehmers, meist in der Form von Weihnachts- und Neujahrsgeschenken oder gelegentlich nach guten Geschäftsjahren oder für bestimmte Dienstjahre u. s. f.

Solche Gratificationen müssen als die ungünstigste Form einer freiwilligen Gewinnvertheilung Seitens des Unternehmers betrachtet werden. Je unregelmäßiger sie sind, um so mehr haben sie den Charakter eines Geschenks und beeinflussen als solches in seinem Kommen und Ausbleiben die Laune des Arbeiters. Werden sie dagegen regelmäßig, so rechnet der Arbeiter darauf und ist bitter enttäuscht, wenn schlechter Geschäftsgang den Unternehmer nöthigt, eine gewohnte Gratification einmal nicht zu zahlen.

VIII. Das System des Assecuranzlohnes besteht darin, daß der Arbeitgeber dem Arbeiter nicht allein Lohn zur Bestreitung der gegenwärtigen Lebensbedürfnisse gewährt, sondern jenen Arbeitern, welche er längere Zeit benützt, auch gewisse Garantieen gegen Noth in der Zukunft bietet. Zu diesem Zwecke wird aus den Erträgen der Unternehmung ein Reservefonds für die Arbeiter angelegt, welcher bei Krankheiten, Unfällen, zur Altersversorgung, als Theuerungszulage, bei kostspieligen Familienereignissen, als Nothpfennig in Zeiten der Arbeitslosigkeit u. s. w. dient.

Die Arbeitszeit. Eine der schlimmsten Nachtseiten der modernen Industrie ist die übergroße Ausdehnung der Arbeitszeit. Wenn je vom Drucke harter Arbeit gesprochen werden kann, so kann damit nur die vielstündige eintönige Arbeit in der Fabrik oder in der Werkstatt genannt sein. Mag eine Arbeit noch so viel körperliche und geistige Anstrengung erfordern: sie ermüdet den Menschen nicht so sehr, sie nimmt ihm nicht so viel Glück und Lebensgenuß, als eine viel weniger anstrengende, aber länger währende Arbeit.

Es ist darum erklärlich, daß nicht allein unter den Ansprüchen und Verhandlungen von Arbeitern und Unternehmern die Arbeitszeit eine hohe Rolle spielt, sondern daß auch die volkswirthschaftliche Literatur, die Agitation der Arbeiter und die Gesetzgebung sich um die Arbeitszeit angenommen haben.

Keineswegs sind die Bestimmungen über die Arbeitszeit blos wichtig beim Zeitlohn-System, sondern auch beim System des Stücklohnes. Indessen sind sie bei beiden Systemen von verschiedener Bedeutung für den Arbeitgeber.

Beim Zeitlohn ist die Festsetzung der Arbeitsdauer bis zu einem gewissen Grade die Bestimmung dessen, was geleistet werden soll. Verlängerung der Arbeitszeit ist hier so viel wie Lohnverminderung, während Abkürzung der Arbeitszeit keineswegs immer einer Erhöhung des Lohnes gleichkömmt.

Die Wirkungen und Beurtheilungen der Bestimmungen über die Arbeitszeit müssen verschiedene sein, je nach dem, was dem Arbeiter überhaupt zugemuthet wird, nach dem Grade der Anstrengung und je nach dem, ob man sich dabei auf den Standpunkt des Arbeiters oder des Unternehmers stellt.

Der Arbeiter wird sehr verschieden die Frage beurtheilen, ob ihm eine Lohnerhöhung oder eine Arbeitsverkürzung lieber ist, und ebenso die andere Frage, ob er eine Lohnverminderung oder eine Arbeitsverlängerung vorzieht.

Ist der Arbeiter fleißig und ist er bisher noch nicht mit Arbeit überbürdet gewesen, so wird er, wenn er überdieß Familiensorgen hat, Vermehrung der Arbeitszeit und Lohnerhöhung einer Verminderung der Arbeitszeit bei gleich-

bleibendem Lohne vorziehen, wenn ihm die Wahl gelassen ist. Drücken ihn aber keine Sorgen, war sein Lohn bisher schon reichlich und wird ihm die günstige Wahl gestellt, so wird er um des erhöhten Lebensgenusses willen kürzere Arbeitszeit bei gleichbleibendem Lohne vorziehen.

Ist dagegen der Unternehmer genöthigt, dem Arbeiter die peinliche Alternative zu stellen: Lohnverringerung oder längere Arbeitszeit, so wird wohl in den meisten Fällen der an den Lohn gewöhnte Arbeiter zu letzterem greifen müssen und, wenn auch ungerne, lieber um eine Stunde länger arbeiten, als Lohnabzug annehmen.

Tritt an den Unternehmer die Möglichkeit und gleichzeitig die Nothwendigkeit heran, entweder höhere Löhne zu zahlen oder die Arbeitszeit zu verkürzen und ist ihm die Wahl zwischen beiden völlig freigegeben, so gebietet wohl zunächst die Schonung der Arbeiter Verkürzung der Arbeitszeit. Indessen ist der Unternehmer in dieser Hinsicht nicht leicht völlig frei; denn fast immer werden die Arbeiter das eine oder das andere vorziehen und er es, wenn der Geschäftsgang erlaubt, gewähren.

Auf der Seite des Unternehmers kommen aber noch zwei Punkte in Betracht:

Die Arbeitszeit steht in innigem Zusammenhange mit dem ganzen Geschäftsgange. Wenn 10 Arbeiter täglich zusammen 100 Stunden arbeiten und der Unternehmer zahlt ihnen dafür täglich 10 Thaler, so hat das keineswegs denselben Erfolg, als wenn die 10 Arbeiter blos 90 Stunden gearbeitet, dafür aber auch blos 9 Thaler erhalten hätten. Denn in letzterem Falle liegt das ganze Anlagecapital des Unternehmers täglich um eine Stunde länger brach; seine ganze geschäftliche Leistung wird verzögert und ebenso der Erfolg dieser Leistung.

Dem steht aber als weit überwiegender Vortheil der kürzeren Arbeitszeit entgegen, daß bei übertrieben langer Arbeitszeit nicht mehr geleistet werden kann, als bei mäßiger, wenigstens in den meisten Arbeitszweigen. Denn die Ermüdung des einen Tages zieht sich in den anderen hinüber, so daß der Arbeiter auf die Dauer leistungsfähiger bleibt, der 10, als jener, der 12 Stunden arbeitet. Darum ist für den Unternehmer die Abkürzung der Arbeitszeit keineswegs allemal ein Nachtheil.

Bei Stücklohn wissen die Arbeiter selbst die Arbeitszeit am besten zu bemessen. Hier wird der Unternehmer bei den Arbeitern Widerspruch finden, wenn er die Arbeitszeit abkürzen wollte. Eine Festsetzung der Arbeitszeit ist aber auch hier begründet durch die Ordnung des ganzen Geschäftsgangs, durch das nothwendige Miteinanderarbeiten der Arbeiter, durch die Nothwendigkeit einer gehörigen Ausnützung des Anlagecapitals, insbesondere der Maschinen, durch die Verpflichtungen, welche der Arbeitgeber seinen Abnehmern gegenüber übernommen hat.

Nachtarbeit ist bald durch die Natur des Produktes geboten, welches täglich in die Hände des Publikums kommen soll (Zeitungsdruck, Brodbereitung); bald zwingt die Natur zu möglichster Hast und droht über Nacht wieder zu zerstören, was bei Tage geschafft wurde, wenn nicht fortwährend daran gearbeitet wird (z. B. bei manchen Wasserbauten); bald drängt die Nachfrage nach ungewöhnlich rascher Vollendung der Arbeiten (z. B. bei wichtigen Bauten, großen Armeelieferungen); bald verlangen die in einem Unternehmen liegenden Capitalien ununterbrochene Beschäftigung, um eine möglichst hohe Rente zu geben. Letzteres ist sowohl dann der Fall, wenn die Nachfrage

nach den Erzeugnissen eine kaum beschränkte ist und sehr große Massen von theuren, stehenden Capitalien angewandt werden, als auch dann, wenn ein technischer Prozeß, der einmal begonnen hat (Schmelzprozesse), überhaupt nicht in einem Arbeitstage durchgeführt werden kann. Ja bei allem Dampfmaschinenbetrieb erscheint, weil ja die Unterbrechung der Arbeit immer Heizmaterial-Verluste zur Folge hat, ununterbrochene Arbeit von diesem Gesichtspunkte aus als ökonomischer.

Ihre Nachtheile liegen in der Gesundheitsschädlichkeit, den nothwendig höheren Löhnen, den Beleuchtungskosten und der geringen Quantität und Qualität der Arbeitsleistung. Wegen dieser Nachtheile wird doch oft die Lohncalculation eine ausschließliche Tagesarbeit öconomischer erscheinen lassen.

Die Gesetzgebung sollte die Nachtarbeit auf das Unerläßliche beschränken; doch müßten zu diesem Zwecke alle Culturstaaten einmüthig vorgehen.

Frauen- und Kinderarbeit. In gewissen Industriezweigen ist die Frauenarbeit technisch und wirthschaftlich der Männerarbeit überlegen. Dieß ist um so mehr möglich, je weniger wichtig die physische Kraftäußerung, je wichtiger dagegen Geschmeidigkeit und Schnelligkeit der Hände und Finger, geduldige Aufmerksamkeit und der den Frauen eigenthümliche Sinn für Sauberkeit und Acuratesse sind.

Soll die industrielle Frauenarbeit für die betheiligten Arbeiterinnen wirklich eine unschädliche Erwerbsart sein, so muß sie von tiefen Schäden befreit werden. Von den Unternehmern allein kann man eine Beseitigung dieser Schäden nicht erwarten, weil die Unternehmer nicht alle human denken. Ebensowenig ist eine rasche Beseitigung dieser Schäden durch die Arbeiterinnen selbst zu hoffen, sondern nur durch langjährige Arbeitssitte, welche aus dem Verhältniß der Arbeiter zu den Unternehmern, aus den Lohnverhältnissen, der Volksbildung ꝛc. herauswächst. Wenn die Gesetzgebung nicht einschreitet, zerrüttet die Frauenarbeit in den Fabriken das Familienleben der Arbeiterklasse.

Vielfach werden heutzutage Kinder in den Fabriken und in der Manufaktur verwendet, so z. B. in den Nähnadel- und Stahlwaarenfabriken, in den Spinnereien und Webereien, bei der Tabaksfabrikation ꝛc.

Nur der herzloseste Egoismus kann behaupten, daß das frühzeitige Heranziehen der Kinder zur Erwerbsthätigkeit unschädlich und absolut nothwendig sei. Zu oft werden die Kinder durch die Rohheit und Habsucht ihrer Eltern zur Arbeit getrieben; die Habsucht der Unternehmer macht auf das Rücksichtsloseste hievon Gebrauch und läßt die Kinder in einer Weise arbeiten, welche ihren körperlichen, sittlichen und moralischen Ruin zur Folge hat.

Von den Arbeitgebern Beseitigung der Kinderarbeit erlangen zu wollen, wäre Illusion. Die humanen Unternehmer, welche damit anfangen wollten, würden durch die Concurrenz der minder humanen bald genöthigt, hievon abzustehen und die Kinder zu behalten. Die Regulirung der Kinderarbeit ist also nur auf dem Wege der Gesetzgebung möglich.

Die Gesundheit der Arbeiter. Fast alle industriellen Arbeiten schaden der Gesundheit der Arbeiter in irgend einer Richtung.

Das Arbeitsmaterial wird durch den industriellen Prozeß immer mehr von seinem Naturzustande entfernt. Es werden dabei Schädlichkeiten entbunden und concentrirt, welche in den Naturgestaltungen gebunden und verstreut lagen, so daß sie erst in jener Freiheit und Concentration recht schädlich wirken können. Und auch die Arbeitsbewegung wird von der natürlichen, dem menschlichen Organismus angemessensten Bewegung, dem affenartigen Turnen, Sprin-

gen und Laufen entfernt, vereinseitigt, ihrer Reize beraubt, gesteigert und concentrirt.

So werden Staub, Gase, grelles Licht, hohe Temperatur, Explosionen, Herabstürzen von Material und Werken (im Grubenbetrieb und bei Bauten), anhaltend stehende, gebeugte, sitzende oder knieende Haltung zu Feinden des Arbeiterlebens. Als Schutzmittel hiegegen sind Ventilation, gehörige Ruhepausen, hinreichende Abwechselung und Ablösung dringend erforderlich, manchmal auch bessere Fabrikationsmethoden, Werkzeuge und Apparate, unschädliche Rohstoffe. Endlich repressive Maßregeln: Krankenunterstützungskassen, Unfallversicherung.

Einungsämter. Zweck der Einungsämter ist es, die Harmonie zwischen Arbeitgebern und Arbeitern herzustellen. Das Einungsamt, aus Vertretern der Arbeiter wie der Fabrikanten bestehend, führt die beiden Parteien in ruhiger Berathung zusammen, um Lohn, Arbeitszeit und andere das Verhältniß beider Theile regelnde Bestimmungen zu berathen und festzusetzen.

Die Vortheile dieser Aemter liegen schon darin, daß überhaupt Verhandlungen stattfinden, daß die Fabrikanten die Arbeiter bei der Feststellung des Lohnes und der wichtigsten Arbeitsregeln mitrathen lassen. Beide Theile lernen sich besser kennen und verstehen; gegenseitige Vorurtheile verschwinden; jeder sucht seine Sache im Frieden zu vertheidigen und sieht dabei mehr und mehr ein, wo die Gegenpartei Zugeständnisse verdient und wo nicht.

Die Hauptsache, nemlich die Lohnfrage, findet eher Gelegenheit zu gedeihlicher Lösung, wenn sie von Repräsentanten beider Theile, als wenn sie von einem allein gelöst wird. Die Unternehmer lernen die Opfer und Mühen und den Lebensbedarf der Arbeiter genauer kennen, diese dagegen gewinnen Einblick in die Industrie; sie sehen ein, wie die Concurrenz der Producenten, die Rohstoffpreise, die schwankende Nachfrage auch auf die Lohnhöhe einwirken muß; kurz Jeder wird veranlaßt, sich auf den Standpunkt des Anderen zu stellen.

So könnten derartige Schiedsgerichte und Einigungsämter gewiß eine gesunde volkswirthschaftliche Schöpfung sein. Aber zum Wesen dieses Systems gehört, daß es ein freiwilliges sei.

5. Der Credit des Industriellen.

Wichtigkeit. Nicht so sehr wie der Kaufmann ist der Industrielle auf die Benützung des Credits angewiesen, kann ihrer aber doch in sehr vielen Fällen nicht entbehren. Und zwar ist es sowohl die passive Benützung des Credits — das Creditnehmen, — als auch die active — das Creditgewähren —, welche oft genug den Industriellen zum Nachdenken über das Wesen und die Wirkungen des Credits nöthigen.

Niemals darf er im Credit etwas anderes sehen, als die Vorausempfangnahme des Ertrags einer wirthschaftlichen Thätigkeit, welche mit Hülfe des Credits in Scene gesetzt wird.

Für den Industriellen existiren zwei Richtungen der Creditthätigkeit: Produktion auf Credit ist ihm die passive, Verkauf auf Credit die active Seite der Creditbenützung. Andere Formen von Creditbenützung kommen wohl hie und da vor, sind aber keine dem industriellen Credit speciell eigenthümlichen.

Arten. Der Credit, welchen der Unternehmer benützt, läßt sich unterscheiden in Anlage- und Betriebscredit; je nachdem die durch den Credit

angezogenen Werthe in die Anlage oder in den Betrieb verwendet werden. Die Unterscheidung ist deßhalb wichtig, weil die Rückzahlungsbedingungen nothwendig bei beiden Arten verschieden sein müssen. Capitalien, welche in die Anlage gesteckt werden, fordern lange Rückzahlungsfristen, solche die in den Betrieb gesteckt werden, müssen in kurzer Frist, in der Regel nach Abfluß des Geschäftsjahres heimbezahlt werden.

Seinen Betriebscredit benützt der Unternehmer meistens in der Weise, daß er Roh- und Hülfsstoffe vom Rohproducenten bezieht und bis zum Ablaufe des Geschäftsjahres schuldig bleibt. Er ist dazu häufig dadurch genöthigt, daß auch seine Abnehmer ihm die gekaufte Waare eine Zeit lang schuldig bleiben.

Der industrielle Credit ist ferner theils Personalcredit, theils Realcredit. Der reine Personalcredit ist wie allerwärts, so auch im Gebiete des Industriebetriebs, eine Ausnahme. Man leiht dahin, wo man persönliche Tüchtigkeit, Redlichkeit und wirthschaftliches Verständniß weiß; aber das allein thut's nicht, wenigstens kann es nicht die Basis für umfangreichere Creditgewährung werden. Sondern eine solche bedarf auch noch einer reellen Unterlage: eines Anwesens oder wenigstens eines kleinen Capitals an Geräthen, Maschinen, Rohstoffen, fertigen Produkten und an Kundschaft.

Kann ein Industrieller, wie z. B. ein Bauunternehmer, neben seinem Personalcredit zugleich hypothekarische Sicherheit bieten, um so besser für ihn, weil die Hypothekzinsen niedriger sind, als die im kaufmännischen Verkehr.

Zufluß des Geschäftscapitals auf dem Creditwege. Sehr selten arbeitet ein Unternehmer blos mit eigenem Capital; häufig ist er genöthigt, den Credit zu benützen, um fremdes Capital leihweise in sein Geschäft einzuführen, da fruchtbar zu verwerthen und später mit Zinsen wieder heimzahlen zu können.

Die Produktion mit fremdem Capitale nimmt aber wieder verschiedene Formen an, je nach der Art der Verzinsung und Heimzahlung der geliehenen Werthe.

Die einfachste Form, die des Darlehens, kommt namentlich im Kleingewerbe nicht selten vor, findet sich aber auch unter der Form von Anleihen bei großen Unternehmungen. In wirthschaftlicher Hinsicht hat sie das Eigenthümliche, daß sie in der Regel nicht wegen einzelner bestimmter Produktionshandlungen in Anspruch genommen wird, sondern zum Zwecke der Gründung oder Erweiterung des ganzen Geschäfts oder zur Erhaltung desselben in Stürmen und Krisen.

Daraus erklärt es sich auch, daß diese Form der Creditbenützung keine kurzen Rückzahlungsbedingungen erträgt. Das Capital wird aufgenommen, um ein Geschäft zu gründen und fortzuführen, um eine längere Reihe von Jahren hindurch Erträge daraus zu ziehen; aus den Ueberschüssen der jährlichen Erträge muß daher die Schuld im Laufe längerer Zeiträume nach und nach zurückbezahlt werden.

Bei allen solchen Geschäfts-Darlehen ist es nicht allein für den Gläubiger, sondern auch für die Schuldner wichtig, daß die andere Partei solid und zahlungsfähig ist. Weßhalb für den Gläubiger, das bedarf keiner Erläuterung; für den Schuldner ist ein zahlungsfähiger Gläubiger deßhalb nöthig, weil im Falle eines Concurses desselben der Gläubiger das geliehene Capital den Concursgläubigern seines Gläubigers herauskehren muß und eine solche unerwartete Verringerung seines Geschäftscapitals sehr störend wirken könnte.

Betriebscredit. Im Allgemeinen sollte die Creditwirthschaft auf dem

Gebiete des industriellen Betriebs viel mehr vermieden werden, als dieß in Wirklichkeit geschieht. Baarwirthschaft sollte die Regel, Creditwirthschaft nur die Ausnahme sein. Eine vorzugsweise mit Creditcapitalien arbeitende Produktion hat mit viel mehr Schwierigkeiten zu kämpfen, als eine auf Baarkapital ruhende; sie ist unselbstständiger und leidet unter dem fortwährenden Drucke der Gefahr, daß die Creditcapitalien zurückgezogen werden. Wie es in der Landwirthschaft nichts ungünstigeres gibt, als ein tief verschuldetes Besitzthum, so ist es in ähnlichem Maße auch beim industriellen Betriebe der Fall. Die mit großen Schuldverhältnissen behaftete Produktion ist von häufigen Krisen heimgesucht.

Mit der Creditwirthschaft beginnt für ein Geschäft die Gefahr, daß Geschäftsverluste und Unregelmäßigkeiten zum Bankerott führen.

Den Wechselcredit kann der Industrielle in passiver Richtung entweder in der Weise benützen, daß er seine Einkäufe mit trockenen erst nach einer gewissen Frist fälligen Wechseln bezahlt, oder in der Weise, daß er von seinen Kunden, welche nicht auf der Stelle baar bezahlen wollen, sich mit Tratten bezahlen läßt, welche erst nach längerer Zeit fällig sind, und daß er diese Tratten vor Ablauf der Frist verkauft, discontirt. Beides sind indessen Wege, welche keineswegs unbedenklich und auch den bezüglichen Geschäftsfreunden oft nicht annehmbar sind.

Wer Rohstoffe auf Credit kauft, ist in viel ungünstigerer Lage, als der Baarkäufer. Der Verkäufer wird sich die Stundung des Preises entweder durch höheren Preisansatz oder durch die Lieferung schlechterer Waare vergüten lassen; in der Regel sogar durch Beides. Der Lieferant schlechter Rohstoffe hat ein Interesse daran, seine schlechte Waare bei borgenden Käufern anzubringen, weil die Baarkäufer sie nicht nehmen oder zu schlecht bezahlen würden. Für den borgenden Kunden hält sich der Verkäufer den Ausschuß. Der Baarkäufer steht dagegen selbstbewußt auf dem Markte; ihm bietet sich die reichste Auswahl; er kann seinerseits wieder seine Kunden auf das Beste bedienen. Er verdient beim Einkauf wegen seiner Waarenkenntniß und Baar-Ueberlegenheit und verdient beim Verkauf durch die Möglichkeit freierer Preisstellung und rascheren Umsatzes.

Erst die baare Casse gewährt in allen wirthschaftlichen Lagen die Vorhand; von ihr hängt die wirthschaftliche Kraft und Freiheit des Unternehmers ab. Dieß gilt für kleine, wie für mittlere und große Geschäfte. Mit Recht nennt man die Ausdehnung des Borgsystems, die zu geringe Rücksichtnahme auf den Gewinn beim Einkauf eine der schwachen Seiten unserer deutschen Industrie.

Eine andere Form der Benützung des Betriebscredits ist dann gegeben, wenn der Unternehmer Arbeitslöhne, für welche während der Woche oder Gehalte, für welche während eines Monats gearbeitet wird, erst am Schlusse der Woche oder des Monats ausbezahlt. Er wird in diesem Falle, während die Arbeitsleistung vollbracht wird, allmählig Schuldner seiner Arbeiter und Geschäftsbeamten und seine Schuld an dieselben wächst mit jeder Minute während der Arbeitszeit. Dieser Art von Geschäftsschuld kann selbst der solideste, durchaus dem Grundsatze der Baarwirthschaft huldigende Unternehmer nicht entgehen.

Eine gleichfalls sehr häufige Art von Betriebsschulden ist die Miethe für Geschäftslokale, seien sie nun Werkstätten, ganze Häuser oder Verkaufsläden. Der bezügliche Hausbesitzer gewährt hiebei dem industriellen Miether einen Betriebscredit; die Schuld ist eine von Periode zu Periode sich erneuende,

welche fortwährend zu den laufenden Kosten gerechnet und aus den Betriebserträgnissen bezahlt werden muß.

Betriebsschulden sind auch die Forderungen von Transportanten an den Unternehmer für die Verfrachtung der von ihm bezogenen Rohstoffe und versendeten Waaren.

Aehnlichen Charakter haben auch gewährte Zollcredite, ausständige Steuerforderungen des Staates.

Vom Betriebscredit gilt die Regel, daß wer keinen Credit zu geben braucht, auch keinen zu nehmen habe. Wer für seine Produkte den richtig berechneten Preis baar bekömmt, muß auch im Stande sein, Roh- und Hülfsstoffe 2c. baar zu zahlen.

6. Der Absatz.

Im Allgemeinen. Absatz ist die Möglichkeit, eine Waare zu verkaufen; man denkt dabei an regelmäßige Käufer und regelmäßigen Verkauf; sei es auf Bestellung oder marktmäßig.

Man hofft auf Absatz, d. h. man erwartet Käufer zu finden, man hat Absatz, d. h. man hat bereits eine Zeit lang für eine Waare regelmäßige Käufer gefunden.

Der Absatz ist von höchster Wichtigkeit für den einzelnen Producenten. Der Producent arbeitet ja nur für den Absatz; er will raschen, reichlichen, regelmäßigen und guten Absatz.

1. Der Absatz soll ein rascher sein. Denn dadurch wird der Produzent zur energischsten Thätigkeit gespornt; er erzielt um so größeren Gewinn, je rascher der Absatz ist, weil er dann um so schneller die in die Produktion gewendeten Capitalien zurückerhält und neue Capitalverwendungen machen kann. Bei raschem Absatze ist es auch viel leichter möglich, gute Waare dem Publikum zu bieten; die Produktion kann sich dabei leichter an die Mode anschmiegen und technische Fortschritte aneignen; es bleibt keine alte verlegene Waare, die später zu Schleuderpreisen abgegeben werden muß, wenn sie nicht etwa gar völlig verdirbt.

2. Regelmäßigkeit des Absatzes ist für den Industriellen höchst erwünscht und günstig, um seine Anlage- und Betriebscapitalien gehörig ausnützen zu können. Unregelmäßiger Absatz zieht auch einen unregelmäßigen Geschäftsgang nach sich; Unternehmer, Arbeiter und Capital werden dabei bald zu übermäßiger Anstrengung veranlaßt, bald zur Unthätigkeit verurtheilt. Steigt der Absatz plötzlich, so muß rasch und hastig gearbeitet werden, neue — oft nicht gehörig eingeschulte Arbeiter — beigezogen, neue — oft nicht die besten Rohstoffe — gekauft werden, um sie nur überhaupt zu bekommen. Sinkt dagegen der Absatz bedeutend und rasch, so müssen wieder entsprechende Reductionen im Betrieb eintreten; dann sind wieder die Gebäude und Maschinen zu großartig, die Arbeiter zu zahlreich, Rohstoffe in gewaltigen Vorräthen da. Will der Unternehmer dieses Anpassen des Betriebs an den schwankenden Absatz vermeiden und den Schwankungen des Absatzes eine durchschnittliche Produktion entgegenstellen, so wird er oft eine große Masse von Waaren auf Lager haben, es liegt ihm also ein bedeutendes Capital zeitweise unverzinslich da; er muß die Zinsen auf den Preis der Waare schlagen; darunter leidet dann wieder der Absatz.

Je unregelmäßiger ein Absatz ist, um so stärker treten diese Uebelstände hervor. Bei manchen Industriezweigen ist das Steigen und Fallen des Absatzes ein mit ziemlicher Sicherheit voraus berechenbares. Da kann sich der

Produzent auf die Schwankungen vorbereiten. Bei jenen dagegen, wo der Absatz ganz unberechenbar ist, müssen natürlich die ganze Anlage, der Betrieb und die Preise darauf eingerichtet sein. Die Anlage muß leicht und provisorisch, der Betrieb flüchtig und elastisch, die Preise hoch sein.

Der Absatz eines Produkts wird um so regelmäßiger sein, je weiter der Kreis der Consumenten ist, von welchen es gekauft wird.

3. Ein guter Absatz ist jener, wobei die Preise hoch über den Produktionskosten stehen. Er wird in der Regel weder ein rascher, noch ein massenhafter, noch ein regelmäßiger sein. Er resultirt aus der Verbreitung neuer Waaren auf dem Markte, aus besonderen Produktionsvortheilen, Geschäftsgeheimnissen ꝛc. und bleibt eben nur so lange gut, als diese besonderen Vortheile festgehalten werden können.

4. Der Absatz muß aber auch reichlich sein; der Massenabsatz hat die größten Vortheile für den Industriellen wie für das Publikum. Ausdehnung und Schnelligkeit des Absatzes laufen allerdings meistens parallel; doch hat der Massenabsatz besondere Eigenthümlichkeiten. Er setzt Produkte voraus, welche allgemein beliebt oder nothwendig und so billig sind, daß sie der großen Masse des Volkes zugänglich werden. Also keine feinen Luxuswaaren, sondern ordinäre aber solide Waare. Je billiger, desto größer die Zahl der Consumenten. Der Produzent gewinnt dabei an dem einzelnen verkauften Artikel nur wenig; sein Gewinn wird nur durch die Masse erzielt, und auch da nicht durch die Höhe des Preises, sondern nur dadurch, daß es gerade der Massenproduktion möglich ist, in ausgedehntester Weise von den Vortheilen der Maschine und der Arbeitstheilung Gebrauch zu machen und sich Specialitäten zu widmen.

Vorausberechnung des Absatzes. Vorausberechnung des Absatzes ist so schwierig, daß selten ein Unternehmer daran denkt, sie vorzunehmen. Kleinere und mittlere Unternehmungen verzichten sehr häufig auf eine auch nur annähernde Schätzung des Absatzes. Man nimmt bei der Gründung an, daß Alles, was das Geschäft bei einem gegebenen Umfang produziren kann, Absatz finden werde.

Zumeist kommt hiebei in Frage, ob ein Geschäft auf den Localabsatz beschränkt ist oder nicht. Ist ersteres der Fall, so müssen natürlich auch die kleinsten Unternehmer, ehe sie ihr Geschäft beginnen, berechnen, ob der zu erwartende Minimalabsatz ihrem Geschäft als Basis dienen könne. Wo dieß nicht mehr der Fall ist, muß die industrielle Thätigkeit auf Selbstständigkeit verzichten und als Nebenbeschäftigung einem anderen Erwerb sich anschließen.

Von jenen Unternehmungen, welche nicht nur für den Localbedarf arbeiten, sondern für weitere Kreise, müssen jedenfalls die ganz großen die möglichst genauen Schätzungen des zu erwartenden Absatzes vornehmen. Dabei sind freilich die verschiedenen Arten von Erzeugnissen in ihrer Absatzfähigkeit wohl zu unterscheiden.

Die Concurrenz der Industriellen. Wenn jeder Unternehmer in regelmäßigem, gutem und reichlichem Absatze die Lebensbedingung seines Geschäftes sieht, ist es sehr begreiflich, daß ihm vor Allem daran liegt, jene Verhältnisse genau kennen zu lernen, die ihn nöthigen, seinen Absatz mit Anderen zu theilen. Der Unternehmer studirt die Concurrenz seiner Geschäftsgenossen mit demselben Eifer, mit dem er sich bemüht, auf die Wünsche der Consumenten einzugehen. Aber er kann sich nicht damit zufrieden geben, zu wissen, welche Artikel, welche Geschäfte mit den seinen concurriren; er muß auch erfahren, ob die

Macht dieser Concurrenz im Zu- oder Abnehmen ist und namentlich, worin diese Macht zumeist begründet ist. Befinden sich die concurrirenden Geschäfte am Platze, so ist es nicht schwer, diese Beobachtungen zu machen. Fühlt der Unternehmer in seinem Absatze die Wirkungen übermächtiger Concurrenz, so kann dieselbe entweder in billigeren Preisen oder in besserer Qualität, in lebhafterer Reclame oder lediglich in einer Angewohnheit der Consumenten liegen. In den ersten drei Fällen liegt es auf der Hand, was zu thun ist: Ermäßigung der Preise, Verbesserung der Qualität, Bekanntmachung des Geschäftes. In letzterem Falle bleibt nichts übrig, als Geduld und Ausdauer, bis die Gewohnheit der Käufer besiegt, resp. für das eigene Geschäft gewonnen ist. Freilich muß sich der Unternehmer darüber klar sein, wie weit seine Ausdauer reicht.

Kommt dagegen die concurrirende Waare von auswärts, so sind die Verhältnisse etwas schwieriger zu durchschauen.

Die Aufgabe, welche das Studium der Concurrenz und ihrer Ursachen dem Industriellen auferlegt, besteht darin, daß er die fremden Produktionsvortheile möglichst bei sich einzubürgern, die einheimischen Nachtheile möglichst zu mildern sucht. Zumeist aber wird er bestrebt sein müssen, die seinem Platze und seinem Lande speciell eigenthümlichen Produktionsvortheile recht zur Geltung zu bringen und zu entwickeln, damit sie denen der auswärtigen Industrie das Gleichgewicht halten können.

Verkauf auf Bestellung. Wer auf Bestellung arbeiten will, muß den Preis so stellen, daß derselbe die Produktionskosten deckt und einen angemessenen Reingewinn übrig läßt. Ausnahmsweise kann manchmal auf diesen Gewinn aus geschäftlichen Rücksichten verzichtet werden. Dieß kömmt namentlich bei jungen Unternehmungen vor, welche in der Concurrenz mit älteren Sieger bleiben und durch billige Preise Kundschaft gewinnen wollen. Es bleibt diese Verzichtleistung auf den üblichen Gewinn aber stets ein gefährliches Wagniß, weil es ungewiß ist, ob man den gehofften Erfolg damit erreicht.

Da der Besteller in der Regel die Auswahl unter mehreren, oft unter sehr vielen Unternehmern hat, entsteht unter diesen eine lebhafte Concurrenz um Bestellungen. Der Besteller läßt sich von dem liefern, der ihn am besten und billigsten bedient und es ist Aufgabe jedes Unternehmers, der auf Bestellung arbeiten will, in dieser Concurrenz möglichst oft Sieger zu bleiben. Dazu dienen: *genaueste Berechnung der Selbstkosten*, gründliche *Geschäftskenntniß*, *strengste Solidität*.

Neben der Organisation des ganzen Betriebs concentrirt sich die Thätigkeit des Unternehmers in den Lieferungscontracten. Geschicklichkeit und Erfahrung im Entwurf solcher Contracte, oft auch Risico, gewährt auf lange hinaus und in weiten Kreisen die Vorhand.

Die billigsten Preise wird jener Unternehmer stellen können, dessen ganze Anlage am wohlfeilsten und praktischsten eingerichtet ist, der die besten Bezugsquellen für Material kennt, die tüchtigsten Arbeiter besitzt, der sich das genaueste Bild vom speciellen Bedürfniß des Bestellers zu schaffen vermag und diesem Bedürfniß durch praktische Gestaltung der Leistung am besten entspricht.

Ist man in all' diesen Stücken sicher; hat man richtig calculirt und sich mit einem mäßigen Gewinne begnügt und erfährt nun, daß ein Concurrent noch weniger fordert oder mehr bietet: dann kann man ruhig auf die Bestellung verzichten in der Ueberzeugung, daß man mit solchen Concurrenten nicht lang werde zu kämpfen haben. Nie darf man sich verleiten lassen, *an der Qualität* des Produktes, statt *am Preise* verdienen zu wollen.

Ist ein Unternehmer ohne alle Concurrenz, dann mag es ihm wohl gestattet sein, durch hohe Preise diesen Vortheil auszubeuten.

Die Zahlung bei bestellten Arbeiten erfolgt entweder pränumerando, oder nach geschehener Lieferung, oder ratenweise während der Ausführung der Bestellung.

Pränumerando-Zahlungen kommen selten vor. Hat es der Unternehmer aber mit Bestellern zu thun, deren Zahlungsfähigkeit zweifelhaft ist und handelt es sich um Arbeiten, die anderwärts nicht abzusetzen sind, so gebietet die Vorsicht, sich entweder eine Pränumerando-Zahlung oder wenigstens eine Deponirung des contractmäßigen Preises auszubedingen.

Hat, wie dieß Regel ist, die Zahlung nach erfolgter Lieferung zu geschehen, so muß bei der Preisberechnung hierauf Rücksicht genommen werden. Der Preis muß die Verzinsung der früher gemachten Auslagen mit enthalten.

Manchmal, namentlich bei großen Lieferungsobjekten und bei solchen, deren wirkliche Brauchbarkeit sich erst im Laufe der Zeit herausstellt, muß sich der Produzent spätere Nachzahlung gefallen lassen. Auch dann müssen die Zinsen des rückständigen Preises berücksichtigt werden.

Fordert der Besteller Garantie für die Qualität, so mag der Produzent wohl Sicherheit für den Preis verlangen. Ehe man aber überhaupt für Qualität und Brauchbarkeit garantirt, muß man überlegen, ob eine solche Garantieleistung nicht mißbraucht werden kann. Der Produzent muß sich wohl hüten, daß er nicht in Anspruch genommen werde wegen solcher Mängel, die bloß in verkehrter Anwendung der gelieferten Sache begründet sind.

Bei allen größeren Bestellungen ist es empfehlenswerth, die Verpflichtungen und Rechte beider Parteien in einem schriftlichen Contracte festzustellen. Solche Lieferungscontracte sollen klare und unzweideutige Bestimmungen enthalten:

I. Ueber den eigentlichen Gegenstand der Lieferung, (Größe, Gewicht, Stückzahl, Leistungsfähigkeit, Material, Zusammensetzung, äußere Ausstattung 2c.).

II. Ueber die Ablieferungszeit und den Ort der Lieferung.

III. Ueber den Preis, die Formen, Termine 2c. der Zahlung.

IV. Ueber etwaige Conventionalstrafen (wegen Versäumniß).

V. Eventuell auch noch über die Art, auf welche Streitigkeiten entschieden werden sollen.

Marktverkauf. Wer nicht auf Bestellung, sondern auf Lager, auf Vorrath arbeitet, muß, um möglichst rasch und zu möglichst hohen Preisen verkaufen zu können, die Natur und Stärke der marktmäßigen Nachfrage genau kennen, ihre Richtung, ihre Zu- und Abnahme scharf beobachten und durch technische Befähigung geeignet sein, der wachsenden Nachfrage rasch durch entsprechende Mehrproduktion zu folgen, bei zurückgehender Nachfrage auch die Produktion rechtzeitig und entsprechend einzuschränken.

Es ist allerdings nicht möglich, daß in jedem Industriezweige sich die Produktion der wechselnden Nachfrage entsprechend nach Belieben einschränke oder ausdehne, ohne Verluste mit diesem Wechsel herbeizuführen.

Unternehmungen, bei welchen ein Anpassen der Produktion an die wechselnde Nachfrage nicht ohne große Verluste geschehen kann, sind darauf angewiesen, sich nur in dem Maße auszudehnen, als ihre stetige Kundschaft wächst, und gerade diese feste Kundschaft durch die strengste Solidität sich zu erhalten.

Auch beim Marktverkaufe darf das Mittel zum Bestehen der Concurrenz nicht blos in billigen Preisen, sondern es muß auch in guter Qualität des Erzeugnisses gesucht werden.

Verkauf auf Credit. Beim Creditgeben fordert es die Vorsicht, daß man das Risico, welches immer darin liegt, möglichst vertheilt, in der Weise, daß man den Verlust durch Zahlungsunfähigkeit einiger Geschäftsfreunde stets mit eigenem Capital decken kann. Jeder Schuldner muß gewissermaßen Sicherheit bieten für alle übrigen; dabei darf natürlich keiner mit so hohen Schulden im Buche stehen, daß die Zahlungsfähigkeit aller übrigen nicht hinreichen würde, den Schaden zu ersetzen, den man aus dem Bankerott des einen erleiden würde. Ein Geschäftsmann, der viele Schuldner hat, wird immer einen gewissen Procentbetrag annehmen müssen, welcher jährlich durchschnittlich von all' seinen Ausständen in Folge von Zahlungseinstellung ausbleibt und entweder spät, theilweise oder gar nicht einbringbar ist. Je solider die einzelnen Schuldner, um so geringer kann dieser Procentbetrag sein.

Je nach der Art des Erzeugnisses, das man producirt und dem Schuldner auf Credit gibt, muß dieser Credit verschieden sein. Producenten, in deren Geschäftszweig bedeutende Preisschwankungen einzutreten pflegen, riskiren viel mehr, wenn sie ihren Abnehmern große Credite gewähren, als solche, deren Produkte in regelmäßigem Verlaufe Absatz finden. Je nachdem das Produkt mehr oder weniger dem Verderb ausgesetzt ist, wird man gleichfalls im Creditgeben mehr oder weniger zurückhaltend sein, weil die leichte Verderbniß einer Waare einen Preisrückgang gefährlicher macht.

Immer ist Verkauf gegen baar dem Verkauf auf Credit vorzuziehen. Durch hohe Zinsen, welche der Verkäufer beim Verkaufe auf Credit sich zahlen läßt, deckt er sich zwar gegen Zinsverlust, aber niemals vollständig gegen das Risico, gar nicht bezahlt zu werden. Wenn ein Unternehmen einmal zu einem einigermaßen regelmäßigen Betriebe gekommen ist, wird es häufig nicht mehr nöthig sein, auf Credit zu verkaufen. Nur in dem so recht unmittelbar für die Consumenten arbeitenden Kleingewerbe ist der Creditverkauf leider viel zu sehr eingewurzelt.

Wenn man durch einen Commissionär verkauft, so muß man auf sofortige Baarzahlung jedes Verkaufspostens verzichten, weil man nicht controliren kann, wann und wieviel der Commissionär im einzelnen Falle verkauft hat. Man kann sich aber ausbedingen, daß der Commissionär stets nur gegen Baar verkaufe und die Verkaufspreise regelmäßig in bestimmten Perioden nach Abzug seiner Provision 2c. übersende.

Wo man vom Lager auf Credit verkauft, kann dieß natürlich nur geschehen, wenn man die Creditwürdigkeit des Käufers kennt.

Jedenfalls muß bei einem geordneten Geschäftsbetriebe der Unternehmer, welcher auf Credit Arbeiten herstellt oder Erzeugnisse verkauft, genau wissen, wann er Zahlung erhält. Die Ungewißheit über diesen Punkt stört jede Regelmäßigkeit des Betriebs und vertheuert die Leistung desselben. In großen Geschäften und bei großen Verkäufen kann man sich in dieser Hinsicht wenigstens dadurch helfen, daß man Zahlung in guten Wechseln fordert, welche nach Ablauf der Creditfrist fällig sind. So sichert sich der Unternehmer den Kaufpreis und kann sogar sofort über denselben verfügen.

Der kleine Fabrikant kann seine Waare durch einen Agenten verkaufen, der eine gewisse Provision erhält und die Waare für Rechnung des Fabrikanten verkauft. Er wird hiebei höhere Preise erzielen, als beim Commissionsverkauf;

aber er ist, auch wenn der Agent noch so vorsichtig zu Werk geht, doch Verlusten, Mißhelligkeiten und Chikanen des Verkaufs ausgesetzt. Zudem wird der Agent, weil er nur einen kleinen Fabrikanten vertritt und mit dem Verdienste daraus nicht reicht, sich mehrere Agenturen verschaffen, seine Aufmerksamkeit theilen, schließlich für eigene Rechnung Geschäfte treiben, weil dieselben am rentabelsten sind und die Agenturen als Nebensache, vielleicht nur als Mittel zum besseren Verkauf der eigenen Waare betrachten.

Der Kleinindustrielle und sein Kunde. Für den Kleinindustriellen ist die persönliche Behandlung des Kunden relativ wichtiger, als für den Großindustriellen. Namentlich mögen jene Kleinindustriellen, mit welchen eventuell Kaufleute concurriren dürften, darauf achten, es den Kaufleuten in Bezug auf die Behandlung der Kunden nachzuahmen. Ein vernünftiger Kaufmann ist selbst in den schlimmsten Situationen gegen seine Geschäftsfreunde immer artig und nimmt auch Rücksichten gegen jene, mit denen er etwa gegenwärtig noch nicht verkehrt. Der Handwerker dagegen verfällt allzuhäufig, namentlich in der Meinung, daß ihm Unrecht geschehe, in den Fehler der Grobheit oder er vernachlässigt jene Consumenten, welche bei ihm nichts oder nicht regelmäßig arbeiten lassen. So kömmt es, daß mancher Kleinindustrielle sich eine Kundschaft verscherzt, bei der er noch viel hätte verdienen können, oder daß er durch Vernachlässigung neue Kunden abstößt. Da muß natürlich die von Klugheit und Höflichkeit getragene Concurrenz Anderer siegen.

Ein anderer Fehler, den sich das Kleinhandwerk häufig zu Schulden kommen läßt, liegt in der oft sehr mangelhaften Auswahl, welche dem Publikum zur Verfügung gestellt wird. Zur Entschuldigung wegen der fehlenden Artikel wird dann angeführt, entweder daß es an Capital mangle oder daß keine Nachfrage nach den betreffenden Artikeln vorhanden sei. Bezüglich des ersteren Entschuldigungsgrundes muß auf die Thätigkeit von Vorschuß- und Creditvereinen hingewiesen werden, bezüglich des letzteren darauf, daß eine große Auswahl häufig die Nachfrage erwecken und erweitern hilft.

Auch in Bezug auf die Lieferzeit bestellter Arbeiten steht die Kleinindustrie gegenüber dem Großbetrieb weit zurück. Die Geduld der Kunden wird oft schmählich mißbraucht. Bei vielen Handwerkern ist es geradezu Regel, daß man bestellte Arbeiten nicht zur versprochenen Stunde erhält.

Viele Geschäftsleute betrachten es als einen erlaubten und rationellen Geschäftsvortheil, Kunden verschiedener Art in verschiedener Weise zu bedienen.
Bei jedem Kunden, der zum ersten Male als Abnehmer des Geschäfts auftritt, wird in Betracht gezogen, ob es blos der Zufall sei, der ihn einmal dem Geschäfte zugeführt hat oder ob seine Kundschaft etwa dauernd gefesselt werden könne. Im ersteren Falle läßt man ihn tüchtig zahlen und scheut sich vielleicht nicht, ihm sogar schlechte Waare anzuhängen; im letzteren Falle dagegen verfährt man möglichst glimpflich mit ihm, um ihm das Geschäft im schönsten Lichte zu zeigen.

Dieses Verfahren, üblich vielfach bei kleinen Unternehmungen, ist auch ein kleinliches. Der industrielle Unternehmer muß bedenken, daß jeder Verkauf, jede Leistung zum Renommée oder zum Verruf seines Geschäftes beitragen kann. Er muß in allen Fällen und allen Kunden gegenüber nach bestem Wissen und Können und nach möglichst gleichem Maßstabe arbeiten und seine Preise stellen. Momentane Begünstigungen sind nicht im Stande, Kunden dauernd an das Geschäft zu fesseln, und mancher, dem man es nicht angesehen

hat, wäre ein dauernder Kunde geworden, wenn man ihn so behandelt hätte, wie die ständigen Abnehmer.

Etwas Anderes ist es, wenn z. B. ein Unternehmer seine ältesten und treuesten Abnehmer, jene, denen er vielleicht den ganzen Aufschwung seines Geschäftes verdankt und die etwa lange Zeit seine einzigen Abnehmer waren, wenn er diese ungewöhnlich gut und billig bedient und sie länger zu alten niedrigen Preisen fortbeziehen läßt, während die große Masse der Kundschaft zu anderen, höheren Preisen bezieht. In diesem Falle hat die Begünstigung des alten Kunden mehr den Charakter einer aus geschäftlicher Dankbarkeit gegebenen Tantième, einer Art von stiller Geschäftstheilhaberschaft.

7. Kosten und Ertrag.

Kosten. Außer dem Gegensatze von Anlage- und Betriebskosten unterscheidet man:

I. Specialkosten, d. h. die gerade für den betreffenden Artikel erwachsenen Kosten (Rohstoff, Löhne, Reparaturen), und

II. Generalkosten, d. h. alle jene Kosten, welche der Unternehmer unter allen Umständen zu tragen hat, gleichviel ob er gerade ein bestimmtes Produkt verfertigte oder nicht, ja innerhalb gewisser Grenzen auch ohne Rücksicht darauf, ob er gerade viel oder wenig zu thun hat.

Die Specialkosten müssen jedem einzelnen Artikel, für den sie erwuchsen, zur Last gerechnet werden, die Generalkosten werden auf alle Artikel und Betriebszweige vertheilt.

Die Berechnung der Selbstkosten heißt Calculation.

Unterhaltungs- oder Reparaturkosten beziehen sich auf jene kleineren Schäden, welche man, wenn sie entstehen, dadurch ausgleichen kann, daß man neues Material hinzugibt, neue formende Thätigkeit daran verwendet und dadurch den Werth der verletzten Sache auf gleicher Höhe erhält. Aber diese Auffrischung reicht doch nicht aus, um die Bestandtheile des fixen Capitals vor endlicher Entwerthung zu schützen. Die Reparaturen werden nach und nach immer kostspieliger, müssen in immer kürzeren Zwischenräumen wiederholt werden, brauchen immer längere Zeit und stören dadurch den Betrieb, so daß es endlich wohlfeiler und zweckmäßiger erscheint, abgenutzte Theile der alten Anlagen ganz zu beseitigen und durch Neues zu ersetzen, das zudem den Anforderungen der unterdessen vervollkommneten Technik besser entspricht.

Der Ertrag. Der Ertrag eines industriellen Unternehmens kann im Ganzen (also ohne Unterschied von Roh- und Reinertrag) aus sehr verschiedenen Kostenersatz-, Gewinn- und Verlustbeträgen zusammengesetzt werden, nämlich aus:

I. dem Ertrag der verschiedenen Zweige der eigentlichen Produktion;

II. dem Handelsgewinn oder Verlust beim Einkauf von Rohstoffen und Verkauf von Produkten;

III. dem Cours- und Agiogewinn oder Verlust an Creditpapieren und Geldsorten bei den Zahlungsgeschäften und beim Handel mit dergleichen Effecten;

IV. den Zinsen, Miethen und Pachtgeldern, welche für solche Capitalien bezahlt, resp. empfangen werden, die von Anderen entliehen oder an Andere ausgeliehen sind;

V. den etwa zufälligen Erträgnissen und Verlusten.

Verhältniß von Kosten und Ertrag. Sieht man auf das Verhältniß der Produktionskosten zum Rohertrag, so lassen sich alle industriellen Unternehmungen in drei Klassen theilen, nämlich in:

I. Solche, wo die Produktionskosten dem Rohertrage gleich sind, wo der Ertrag eben die Kosten deckt. Ganz genau wird er sie zwar niemals decken; aber wenigstens annähernd, wenn man die Erträgnisse längerer Zeiträume vergleicht. Solche Unternehmungen sind, wenn unter den Produktionskosten auch ein gebührender Arbeitslohn des Unternehmers steckt, immerhin ein wirthschaftlicher Erfolg und können weiter betrieben werden.

II. Rentirende Unternehmungen, wobei durch den Gewinn Capitalien frei werden und Vermögen sich ansammelt, welches entweder zur Begründung neuer Etablissements, zum zinstragenden Ausleihen, zur Vergrößerung und Verstärkung des eigenen Betriebs oder zu irgend welchen anderen Unternehmungen verwendet werden kann. Hieher gehören nicht allein jene Unternehmungen, welche baare Ueberschüsse abwerfen, sondern auch jene, die, ohne dieß zu thun, aus der eigenen Produktion ihre Betriebscapitalien verstärken.

III. Mit Verlust arbeitende Unternehmungen. Hiebei kann der Verlust in zu geringer Betriebsleistung, im Mangel an richtiger Oekonomie oder in irgendwelchen anderen Verhältnissen liegen. Solche Unternehmungen nähern sich dem Bankrott.

Man hat übrigens mit Recht behauptet, daß mehr oder weniger jedes industrielle Unternehmen diese drei Stadien durchzumachen hat.

Als das Stadium, wo Kosten und Ertrag sich decken, kann man die Begründung selbst betrachten. Da gilt die Herstellung der ersten Anlagen, Geräthe &c. als erste Produktion; diese ist gleich den aufgewendeten Kosten, und zwar währt diese Gleichheit bis zum Beginn des Betriebs, von wo an man eine Rentabilität erwartet.

Während der ersten Zeit des Betriebs wird oft der Ertrag nicht die Kosten decken, bis man hinreichende Erfahrungen angesammelt hat, um nicht allein die größeren, sondern auch die kleinsten Fehler zu vermeiden und Vortheile zu benützen. Erst nach und nach kann ein Geschäft auf eine höhere Stufe der Rentabilität gebracht werden; und selbst dann noch bleibt es Wechselfällen unterworfen und kann, wenn die Produktionskosten oder die Preise der Produkte steigen oder fallen, auch in seiner Rentabilität schwanken.

Die Preisberechnung. Für den Unternehmer gibt es ein Minimum des Preises, unter welchem er sein Erzeugniß nicht verkaufen kann und darf. Dieses Minimum sind die Herstellungskosten. Der Unternehmer hat immer ein Interesse daran, daß der Preis seines Erzeugnisses möglichst hoch über diesen Kosten stehe.

Sehr viele Unternehmer wissen aber ihre Produktionskosten nicht gründlich zu berechnen. Sie schätzen dieselben oberflächlich ab, richten sich im Uebrigen nach den Marktpreisen der Waaren und calculiren, daß, um wie viel sie etwa einen Artikel zu billig abgegeben haben, hereingebracht wird durch den höheren Preis eines anderen.

Diese Calculation ist streng genommen unrichtig. Denn wenn ein anderer Unternehmer seine Produktionskosten genau berechnet, wird er vielleicht einen Artikel etwas billiger abgeben können, einen anderen etwas theurer abgeben müssen. Jedenfalls hat Derjenige, welcher seine Produktionskosten immer möglichst genau berechnet, den Vorzug, daß seine Waare immer gleichmäßig preiswürdig ist, während jene des Andern, der nur oberflächlich seine Kosten

abschätzt, manchmal ungewöhnlich billig, manchmal sehr theuer wird. Dadurch gewinnt der Zufall zu viel Einfluß auf das Geschäft.

Freilich muß auch erwogen werden, daß eine ganz minutiöse Berechnung der Kosten häufig unmöglich oder doch viel zu zeitraubend ist. Es ist gewiß, daß z. B. ein Schuh von 25 Centimeter Länge etwas mehr Arbeit verursacht, etwas mehr Material braucht, als ein solcher von 24 Centimeter — aber wer will solche Kostendifferenzen berechnen? Es wird überhaupt im Wirthschaftsleben schon sehr viel gerechnet und das Rechnen muß eine Grenze haben, sonst käme der Mensch nicht mehr zum Schaffen. Wo diese Grenze zu suchen ist, das gibt in jedem einzelnen Falle die Erfahrung, der frische Geschäftsblick.

Bei Produktionen, welche verschiedene Artikel nebeneinander liefern, gibt es vereinigte Produktionskosten. Da ist es dann häufig der Fall, daß nicht der Preis jedes einzelnen Artikels seine Kosten deckt, sondern daß der eine unter den Produktionskosten verkauft werden muß, während der andere durch seinen höheren Preis den Ausfall deckt. In diesem Falle muß folgendermaßen calculirt werden:

Kann die Produktion des gewinnbringenden Artikels in gleicher Höhe und mit gleichem Erfolge fortgesetzt werden, wenn man die Produktion des schlechten Artikels aufgibt, so muß letzteres geschehen. Ist dagegen die Produktion des schlechteren Artikels eine Geschäftsnothwendigkeit, d. h. ist der bessere Artikel durch die Natur des technischen Prozesses darauf angewiesen, daß ein schlechterer mit ihm zugleich producirt wird, dann ist die Produktion dieses schlechteren als ein Theil der Produktionskosten des besseren aufzufassen.

Reservefonds. Die Aufrechnung der Unterhalts- und Reparaturkosten und des Amortisationsbetrags berücksichtigt blos den normalen Verlauf des Geschäftsgangs. Dieser ist jedoch auch unvorhergesehenen Unfällen, technischem und wirthschaftlichem Mißgeschick ausgesetzt. Jede einzelne Produktionsperiode ist blos ein Theil eines länger fortzusetzenden Geschäftsganges. Ist sie von jenen Unfällen frei geblieben, so kann doch eine künftige Periode davon betroffen werden. Jede einzelne Produktionsperiode muß aber einen Theil des möglicher Weise dem Geschäfte während seiner ganzen Dauer zugehenden unvorhergesehenen Verlustes tragen und einen Theil ihres Ertrags als Versicherungsquote in Abzug bringen.

Wie hoch diese Versicherungsquote sein soll, das wird durch den Umfang und die Wahrscheinlichkeit der zu befürchtenden Verluste bestimmt.

Der Abzug dieses Versicherungsbetrags kann in ganz formloser Weise erfolgen. Jeder erfahrene Geschäftsmann weiß, daß auf gute Betriebsjahre schlechte folgen können. Er legt daher einen Theil des Reinertrags seiner guten Jahre zurück.

Diese Ersparniß nimmt die Form einer festen Geschäftsversicherung an, wenn man ausdrücklich zum Zwecke der Ausgleichung von außergewöhnlichen Verlusten bestimmte Theile des Reinertrags als Reservefonds ansammelt, ein Verfahren, welches jetzt namentlich bei Aktienunternehmungen allgemein üblich ist.

In Hinsicht auf die Höhe der Summe, die an den Reservefonds abgegeben werden soll, kann man sich entweder freie Hand behalten oder feste Regeln dafür aufstellen. Auch die Fälle, in welchen der Reservefonds angegriffen werden darf, können entweder unbestimmt gelassen sein oder es können darüber Bestimmungen im Vorhinein getroffen werden. Theils die Natur, theils Umfang und Form der Unternehmungen müssen da entscheiden. Je

kleiner und von kürzerer Dauer die Unternehmung, desto schwieriger ist es, sich über die Höhe und Möglichkeit der zu erwartenden Verluste auch nur annähernde Vorstellungen zu machen. Dieß ist leichter bei Großunternehmungen, welche auf unbeschränkte Zeitdauer fortgeführt werden sollen.

Bei Einzelnunternehmungen ist das Zurücklegen eines bestimmten Betrags zum Reservefonds minder wichtig, denn da erscheint das gesammte aus der Produktion gezogene ersparte Vermögen als solcher Reservefonds. Größere Gesellschaftsunternehmungen hingegen müssen besondere Rücksicht auf die möglichen Verluste und die dafür nöthigen Deckungsmittel nehmen.

Unternehmungen von wesentlich neuem Charakter sind in dieser Hinsicht mehr im Ungewissen, als jene Unternehmungen, deren Aufgaben und Mittel allgemein bekannte und geläufige sind. Den ersteren fehlen die erfahrungsmäßigen Anhaltspunkte, welche letzteren zur Disposition stehen.

6. Hülfsanstalten der Industrie.

Die Förderung des industriellen Betriebs kann entweder vom Staate ausgehen (Schutzzölle, Patent- und Musterschutzgesetzgebung, Gründung industrieller Schulen, Weltausstellungen u. s. f.), oder in den Kreisen der Industriellen selbst ihren Ursprung haben (Gewerbevereine, mancherlei Anregungen durch Handels- und Gewerbekammern), oder aber in solchen Unternehmungen, welche theils in industriellen Kreisen, theils anderwärts, lediglich dem Bedürfniß folgend, erwachsen (Creditanstalten, Transportmittel, industrielle Fachliteratur).

So weit es sich nicht um eine gesetzliche Regelung industrieller Verhältnisse handelt, sind hier folgende industrielle Hülfsanstalten zu erwähnen:

Gewerbekammern.

Seit die alte Zunftordnung dem Prinzip der Gewerbefreiheit weichen mußte, erwuchsen in den Handels- und Gewerbekammern Einrichtungen, welche sich die Wahrung der Interessen der Gewerbe und des Handels zur Aufgabe machen, indem sie die Vorzüge und Nachtheile neuer Gesetze und Verordnungen prüfen und selbst Anregung zu neuen Einrichtungen geben.

Die Aufgaben dieser Kammern auf dem speziellen Gebiete der Industrie liegen in den Reformen der Arbeiterverhältnisse, in der Organisation des Lehrlingswesens, in der Hebung des Associationsprinzips, in der Aufschließung neuer Bezugsquellen und Absatzmärkte, in der Wahrung des Interesses der Industrie gegenüber den öffentlichen Verkehrs- und Creditanstalten: den Bahnen, Posten, Telegraphen und Schifffahrtsunternehmungen, den Banken und Versicherungsanstalten. Die Kammern haben statistische Nachweise bezüglich gewerblicher und commercieller Zustände zu sammeln; diese gewähren dann der Regierung Fingerzeige bezüglich der Zweckmäßigkeit bestehender Einrichtungen, verschaffen aber auch dem Geschäftsmann werthvolle Hülfsmittel. Letzteres ist namentlich dann von Wichtigkeit, wenn solche Nachweise sich auf jene volkswirthschaftlichen Veränderungen im Auslande erstrecken, welche für die einheimische Produktion, die ihre Geschäftsverbindungen dorthin erstreckt, von Wichtigkeit sind.

Für die Regierungen sind die Darstellungen der Handels- und Gewerbekammern freilich immer Kundgebungen eines Klassenstandpunktes; aber auch als solcher werthvoll, wenn die Regierung sich nur bemüht, auch die Stand-

punkte anderer Klassen der Bevölkerung kennen zu lernen und die Berechtigung aller unparteiisch zu beurtheilen. Immer geben die Kundgebungen dieser Kammern die Wünsche und Ansichten ihrer Bezirke getreu wieder.

Industrieausstellungen.

Die Industrieausstellungen verfolgen eine ganze Reihe von Zwecken, welchen sie je nach Umständen bald mehr bald weniger entsprechen.

Der nächstliegende industrielle Zweck der Ausstellungen ist, daß sie ein Bild der Leistungsfähigkeit eines Landes, eines Industriezweiges geben. Der Industrielle lernt durch sie zunächst seine Concurrenz kennen, kann seine Schwächen und Vorzüge mit denen seiner Concurrenten vergleichen und dadurch an Selbsterkenntniß gewinnen. Freilich finden sich auf den Ausstellungen in der Regel nur vorzügliche Schaustücke; doch hindert das die Vergleichung nicht. Neue Produkte, neue Arbeitsmethoden, neue Rohstoffe treten hier dem Unternehmer entgegen; er gewinnt einen Einblick in den Geschmack weiterer Consumentenkreise.

Dabei liegt in den Industrieausstellungen ein gewaltiger Antrieb des Ehrgeizes, eine Anregung zu ungewöhnlichen Anstrengungen der Leistungskraft und des Erfindungsgeistes. Der intelligente Unternehmer kann die Ausstellung als ein vorzügliches Mittel der Reclame benützen. Viele Etablissements haben sich auf Ausstellungen ihren Ruf erworben, viele moderne Erfindungen verdanken ihr Entstehen den Ausstellungen.

Die mercantilen Vortheile der Ausstellungen liegen in der Vermehrung der Absatzwege und in der Unterstützung des Freihandelsprinzips. Die großen Industrieausstellungen haben die Aufgabe, internationale Märkte für neue Produkte zu werden, die internationalen Handelsbeziehungen zu mehren, die internationale Arbeitstheilung zu fördern.

Dabei zeigen sie zugleich soziale und politische Vortheile, indem sie den Völkern ihre gemeinsamen materiellen Interessen vor Augen führen, die Nationen einander nähern und Vorurtheile beseitigen.

Alle diese Zwecke werden indessen nur durch die großen internationalen oder Weltausstellungen erreicht, während kleinere lokale Gewerbeausstellungen immerhin lokalen Wirthschaftszwecken dienen können.

Ganz moderner Idee sind permanente internationale Ausstellungen entwachsen, welche die Functionen nicht allein von ständigen Bildungsmitteln, sondern auch von Waarenbazars erfüllen sollen, die in Verbindung mit Agenturen oder Handelsgesellschaften viele mercantile Vortheile haben können.

Bei all' den großen Vortheilen der Industrieausstellungen läßt sich nicht läugnen, daß viel Leichtfertigkeit und Schwindel mitläuft, daß Manches als Spielzeug für große Kinder und ganze Völker erscheint, was sich als ernsthaft und vollwichtig darstellen möchte. Aber selbst das Spielzeug ist berechtigt; nur darf es nicht zu theuer sein. Die großen Weltausstellungen wiederholen sich zu rasch. Die Industrie schreitet schnell voran, aber nicht so schnell, daß alle paar Jahre neue Weltausstellungen gerechtfertigt wären.

Technische Schulen.

Von diesen Anstalten darf man verlangen, daß ihr Unterricht allgemein sei und doch vor Zersplitterung bewahre, daß er bis zu einem gewissen Alter den Uebergang von einem Gewerbe zu einem anderen ermögliche. Da sich die technischen Regeln für jeden Industriezweig nicht ausschließlich lehren

lassen, hat man das gesammte industrielle Bildungswesen in Gruppen ausgeschieden (chemische, mechanische, Baugewerbe zc.). Diese Gruppentheilung erschwert zwar die Berufswahl und den Berufswechsel, erleichtert aber die Specialisirung des Bildungsgangs. Praktischer Unterricht in Werkstätten ist — auf höheren Schulen wenigstens — werthlos und zeitraubend.

Mit Recht stellt man an die industriellen Bildungsanstalten die Anforderung, daß sie zugleich die Mittelpunkte seien, wo das industrielle Wissen und dessen Weiterentwicklung durch die technische Forschung sich concentrire, daß von ihnen aus auch Anregung zu industriellen Fortschritten ergehe.

Zu diesem Zwecke muß aber der praktische Industrielle mit der von diesen Anstalten gepflegten Theorie stete Fühlung halten, sich von den Vertretern der Theorie Rath holen und dafür seine Erfahrungen mittheilen u. s. f.

Am schwierigsten ist verhältnißmäßig die Frage gelagert, wie es mit jenen Anstalten zu halten sei, welche die Fortbildung des bereits in praktischer Thätigkeit befindlichen industriellen Arbeiters bezwecken, mit den Handwerker-Fortbildungsschulen.

Gewerbevereine.

Diese haben den Zweck, als industrielle Bildungsmittel, wie als Mittel zur Förderuug gemeinschaftlicher Interessen der Industrie zu dienen. Bei den vorhandenen Vereinen tritt bald die eine, bald die andere Seite dieses Zweckes in den Vordergrund.

Eigentliche industrielle Interessentenvereine laufen leicht Gefahr, das ganze Wirthschaftsleben als den Interessen eines einzelnen Berufsstandes dienstbar zu betrachten und ihren Angehörigen den Gesichtskreis systematisch einzuschränken. So macht man ihnen namentlich den Vorwurf, oft zu Gunsten von Schutzzöllen auf die ihrem Produktionskreise angehörigen Artikel agitirt zu haben.

Wenn öffentliche und allgemeine Interessen und Angelegenheiten durch Vereine in der Weise behandelt werden, daß unter dem Titel gemeinnütziger Bestrebungen lediglich Sonderinteressen gepflegt werden: dann freilich sind solche Vereine schädlich. Gerechtfertigt sind sie nur dann, wenn sie solche gemeinsame Sonderinteressen, deren Schutz andere Klassen nicht beeinträchtigt, zu schützen und zu fördern unternehmen, oder wenn sie — was ihnen aber immer schwer wird — bei Vertretung allgemeiner wirthschaftlicher Interessen auch auf den Standpunkt der Allgemeinheit sich stellen.

Als Bildungsmittel wirkt der Gedankenaustausch zwischen den Mitgliedern, die Besprechung industrieller Angelegenheiten und Erscheinungen. Die meisten industriellen Fachzeitschriften sind von den Gewerbebereinen entweder gegründet oder auch erhalten. So trägt nicht nur die Berührung mit den Vereinsgenossen, sondern oft auch die publicistische Thätigkeit des Vereins bei, seine Angehörigen auf einem Standpunkte zu erhalten, von welchem aus sie den Fortschritt der Industrie im Allgemeinen und ihres Produktionszweiges insbesondere beobachten können.

Je mehr nun solche Vereine an Mitgliederzahl wachsen und je reger das Interesse der letzteren für den Verein wird oder werden soll, um so nothwendiger ist es, eine gewisse Arbeitstheilung einzuführen.

Industrielle Creditanstalten.

Im Allgemeinen ist es Sache des Unternehmers, sich das nöthige Anlage- und Betriebscapital, falls er es nicht schon besitzt, auf dem Wege des Credits ganz oder theilweise zu beschaffen.

Nur ganz ausnahmsweise dürfte der Staat dem Capitalbedarf der Industrie hülfreich entgegenkommen, wenn es sich darum handelt, industrielle Unternehmungen, welche ein sehr zahlreiches Arbeiterpersonal beschäftigen, durch eine momentane kräftige Creditunterstützung vor dem Untergange zu schützen. Dann rechtfertigt die Abwehr einer Arbeiter-Calamität eine solche Unterstützung. Ein andrer Fall, wo solche Staatsunterstützung gebilligt werden kann, ist dann gegeben, wenn es sich darum handelt, arme Landstriche durch die Erweckung eines Industriezweiges oder durch dessen Ausdehnung zu höherem wirthschaftlichem Leben zu erheben.

Dagegen ist die Sorge für den industriellen Credit ein ergiebiges Feld für die Thätigkeit einer großen Zahl von Creditanstalten. Dieselben können als Creditnehmer die momentan verfügbaren Capitalien des Industriellen an sich ziehen, verwalten und verzinsen, als Creditgeber ihm gegen Wechsel, gegen Bürgschaft, gegen Beleihung von Waarenvorräthen oder auf Hypothek jene Darlehen gewähren, die er zur Vervollständigung und Erweiterung seiner Anlagen oder zur Fortführung und Verstärkung seines Betriebs braucht.

Aber je bequemer durch ein ausgebildetes Bankwesen dem Industriellen die Benützung seines Credits gemacht wird, mit um so größerer Vorsicht muß er davon Gebrauch machen, seine disponiblen Capitalien nur bei ganz creditwürdigen Instituten anlegen und nur auf beliebige Kündbarkeit oder auf solche Fristen, welche dem Capitalbedarf des Geschäftes entsprechen.

Für den Kleinindustriellen können Gewerbebanken, Vorschuß- und Creditvereine in ähnlicher Weise wirken wie für den Großindustriellen die großen Banken und Creditanstalten. Immer aber muß Baarwirthschaft, Ersparniß aus den Betriebsüberschüssen das höhere Ziel und die Creditbenützung nur Nothbehelf bleiben.

Die Industrie und das Transportwesen.

Die Transportanstalten sind für den Industriellen Mittel zum Bezug von Rohstoffen und Hülfsmaterialien, zum Zuflusse menschlicher Arbeitskräfte, zur Versendung seiner Produkte nach den Absatzmärkten. Allgemein gültige Regeln für ihre Benützung lassen sich nur wenige aufstellen, da in jedem einzelnen Falle die localen Verhältnisse entscheiden.

In der Regel stehen einem Unternehmen sowohl in der Richtung des Bezugs als auch in jener des Absatzes mehrere concurrirende Transportmittel zur Verfügung: Eisenbahnen, Landstraßen, Flußverbindungen, oft auch Canal- und Seewege. Bei der Auswahl des geeignetsten dieser Transportmittel ist zu berücksichtigen:

I. Die Kostspieligkeit des Transports. Wegen seiner größeren Wohlfeilheit ist häufig der Wassertransport dem Landtransport vorzuziehen, das langsamere dem rascheren, besseren Verkehrsmittel.

II. Die Schnelligkeit. Unter Umständen, namentlich wenn Aufträge sich häufen, erwartete Rohstoff-Lieferungen ausbleiben, wird man ungewöhnlich schnellen Bezug begehren und selbst größere Kosten nicht scheuen, um ihn zu ermöglichen.

III. Die Sicherheit. Je regelmäßiger ein Produktionszweig geht, je mehr er darauf angewiesen ist, zu den bestimmten Fristen seine Roh- und Hülfsstoffe zu empfangen, seine Waare abzuliefern, je kostbarer endlich die Versandtgegenstände sind, um so mehr muß die Sicherheit des Transports

berücksichtigt und selbst höhere Kosten zur Erzielung derselben nicht gescheut werden. Im Zusammenhange damit steht

IV. Der Einfluß der Transportart auf den Transportgegenstand. Manche Transportgegenstände leiden leicht durch den Transport oder bei öfterem Umladen Schaden und ist daher auch die Frage zu erwägen, welche von mehreren zur Wahl stehenden Transportgelegenheiten in dieser Hinsicht mehr Garantie bietet, bei Beschädigungen sicherer Ersatz leisten wird 2c.

Wie beim Einkaufe, so ist auch beim Transport die Massen-Operation gleichbedeutend mit einer Ermäßigung der Kosten. Dieß bezieht sich namentlich auf den Bezug von Roh- und Hülfsstoffen.

Ob der Industrielle die Transportgeschäfte seiner Unternehmung selbst besorgen oder sich dabei der Dienste von Spediteuren bedienen soll, dürfte auch zu erwägen sein. Meistens wird die Arbeitstheilung zwischen Produzent und Spediteur Vortheile bieten, welche größer sind, als die Speditionsgebühr. Das Studium der Transportverhältnisse bleibt aber selbst bei der Benützung des Spediteurs nicht erspart; denn die Speditionsrechnungen müssen mit sachkundigem Auge geprüft werden.

Fünfter Abschnitt.

Allgemeine Handelslehre.

I. Einleitung.

Wesen des Handels.

Mit dem Fortschritte aller Volkswirthschaft und insbesondere der Arbeitstheilung wird es mehr und mehr nothwendig, daß zwischen die Producenten und Consumenten eine oder mehrere Mittelspersonen treten, welche den Umtausch und die Ortsveränderung der Güter vermitteln. Dieß ist die Aufgabe des Handels. Der Handel ist das letzte Glied in der Kette der produktiven Thätigkeiten. Er bringt zwar keine stoffliche Veränderung der Dinge mehr hervor, wohl aber eine Besitzveränderung und eine Ortsveränderung und dadurch befördert er die Produktion. Man hat oft behauptet, der Handel sei unproduktiv, aber es lohnt kaum der Mühe, diese Behauptung zu widerlegen. In jeder produktiven Thätigkeit finden sich auch Handelsthätigkeiten und es fällt Niemanden ein, dieselbe als nicht zur Arbeit des Producenten gehörig anzusehen. Werden sie aus der Thätigkeit des Producenten ausgeschieden und zu selbstständigen Gewerben gemacht, so verlieren sie deßwegen nichts von ihrem Einflusse auf die Wertherzeugung und Wertherhöhung. Der Handel bringt zwar nur die Güter aus einer Hand in die andere, aber dadurch, daß er sie dorthin bringt, wo sie am nothwendigsten sind, dadurch daß er dem Producenten und dem Consumenten fortwährend Zeit und Mühe erspart, bewirkt er mittelbar eine fortwährende Entstehung und unmittelbar eine Vergrößerung von Werthen. Die Produktivität liegt nicht in der stofflichen Veränderung der Güter, sondern sie liegt in der Vergrößerung der Werthe.

Bei der Vermittelung zwischen dem Producenten und dem Consumenten wird die nächste allgemeine Aufgabe des Handels darin liegen, die Bedürfnisse des Consumenten und die Güterwelt des Producenten kennen zu lernen, einander gegenüber zu stellen und zu nähern. Die Bedürfnisse des Consumenten finden in der Nachfrage ihren marktmäßigen Ausdruck. Es ist begreiflich, daß das Studium der Nachfrage für den Handel durch jede Specialisirung und Arbeitstheilung erleichtert werden muß. Durch jede solche Specialisirung wird der Handel immer mehr darauf angewiesen, sich lediglich mit einem bestimmten Bedürfnisse zu beschäftigen und dessen Auf- und Abwärtsbewegung zu beobachten. Aehnlich verhält es sich mit dem für den Handel nöthigen

Studium des Angebotes der Waaren. Die stetige Vermehrung der Waarengattungen und die Steigerung der Menge, welche von den einzelnen Waarengattungen erzeugt wird, sowie die Vermehrung der Produktionsplätze macht auch hier eine Specialisirung immer nothwendiger.

Das Handelscapital.

Unter den wirthschaftlichen Faktoren, die beim Handel thätig sind, tritt das Capital ganz besonders in den Vordergrund, und zwar namentlich das umlaufende Capital. Das umlaufende Capital des Handels liegt in den Waarenvorräthen; sein stehendes Capital ist diesem gegenüber verhältnißmäßig unbedeutend: Comptoirs, Speicher und die im Privateigenthum der Kaufleute befindlichen Verkehrsmittel. Die Leistungen des stehenden und des umlaufenden Capitals sind im Handel dieselben wie in allen anderen Erwerbszweigen. Das umlaufende Capital erscheint als Vorrath und es ist die Vorrathshaltung in der Regel um so wirthschaftlicher, je größer sie ist. Die Verluste an Zinsen sind weit größer bei viel zerstreuten kleineren Einzelvorräthen als bei weniger aber größeren Vorräthen. Weniger aber größere Vorräthe gestatten auch eine regelmäßigere und richtigere Ausgleichung von einem Orte zum anderen und von einem Zeitpunkte zum anderen. Das umlaufende Capital des Handels löst sich aus den umlaufenden Capitalien der Rohproduktion und der Industrie los, sobald dieselben für den Absatz reif sind. Er führt dafür der Produktion wiederum neue, umlaufende Capitalien zu.

Die fixen Capitalien, welche im Handel zur Verwendung kommen, müssen ebenso wie die der industriellen Unternehmungen mit möglichster Sparsamkeit angelegt sein. Es wird sich namentlich bei den Handelsgeschäften viel leichter als bei den industriellen Unternehmungen thun lassen, sich anfangs mit gemietheten Räumen zu behelfen und erst, wenn die Geschäfte größeren Umfang annehmen und größere Waarenlager nothwendig werden, in denselben ein bedeutendes Capital zu fixiren.

Die Handelsarbeit.

Die Arbeitsthätigkeit im Gebiete des Handels ist eine vorzugsweise geistige und muß das umsomehr werden, je mehr mit der zunehmenden Arbeitstheilung die Ortsbewegung der Güter besonders Transportgeschäften übertragen wird, welche sich als eigene Erwerbszweige von den Handelsgeschäften absondern. Wenn auch die Arbeitstheilung im Gebiete des Handels nicht soweit vorangeschritten ist wie im Gebiete der Industrie, so ist sie doch vorhanden und in fortwährender Steigerung begriffen.

Der dritte Faktor der Wirthschaftsthätigkeit, die Natur, kommt bei dem Handel fast gar nicht mehr in Betracht.

Die Handlungsweise des Kaufmannes unterscheidet sich von jener des industriellen Unternehmers dadurch, daß die Entschlüsse vielmehr von den jeweiligen Combinationen und Conjunkturen des Marktes abhängen und daß, wenn ein Entschluß gefaßt ist, derselbe auch weit rascher zur Durchführung gebracht werden muß. Freilich soll damit nicht gesagt sein, daß von vornherein alle wirthschaftlichen Prinzipien fehlen und nur nach dem jeweiligen Momente gehandelt werden soll. Solche geschäftliche Prinzipien werden theils durch die theoretische Ausbildung gewonnen, theils aber auch durch die praktische Erfahrung befestigt und geprüft. Schließlich überwiegt in der Regel die Erfahrung bei Weitem gegenüber der theoretischen Ausbildung. Es hat dieß seinen Grund

in den fortwährenden Neuerungen, welche speziell auf dem Gebiete des Handelslebens auftauchen; in den fortwährenden Veränderungen der Produktion, des Absatzes und noch mehr in den unaufhörlichen Verbesserungen und Veränderungen der Transportmittel. Durch diese Veränderungen wird freilich in mancher Hinsicht die Geschäftsführung des Kaufmannes eine immer schwierigere, aber andererseits wird sie auch wiederum erleichtert durch die Möglichkeit einer fortwährenden Arbeitstheilung und Specialisirung, sowie durch die in politischer Hinsicht stets mehr sich befestigenden Wirthschaftszustände.

Ein anderer Umstand, der ebenfalls das heutige kaufmännische Geschäft von dem der Vergangenheit wesentlich unterscheidet, liegt darin, daß bei der zunehmenden Häufigkeit und Schnelligkeit der telegraphischen Mittheilungen, bei der immer weiter verbreiteten Kenntniß von Absatzgebieten, Bezugsquellen und Transportwegen die Gelegenheit zu ausnahmsweise großen und glücklichen Geschäften für den Einzelnen nicht mehr so häufig ist als vordem. Die zunehmende Concurrenz unter den Kaufleuten selbst trägt wesentlich hiezu bei.

Das Geschäft.

Der Kaufmann versteht unter dem Ausdrucke Geschäft sowohl den ganzen geschäftlichen Betrieb eines Einzelnen oder einer Gesellschaft, als auch die einzelne Handelsoperation. Häufig werden auch ganze Gruppen von Geschäften unter dem Namen Geschäft zusammengefaßt, z. B. Bankgeschäft, Rhedereigeschäft u. s. f.

Das Geschäft bedarf zunächst, wenn es irgendwie ausgedehnt ist, außer seinem Leiter (Prinzipal, Chef, Direktor) eines oder mehrerer Gehilfen, welche das Geschäftspersonal bilden. In dem Vorstande des Geschäftes ist die oberste Leitung desselben, der geschäftliche Wille verkörpert. Dieser geschäftliche Wille findet seinen Ausdruck in der sog. Disposition, d. h. in der geschäftlichen Verfügung, welche die Arbeiten der Gehilfen anordnet und leitet. Unter Disposition versteht man im kaufmännischen Leben vorzugsweise diejenigen Verfügungen, welche den Willen bekunden, daß Geschäfte abgeschlossen werden. Bei großen Geschäften reicht eine einzelne Persönlichkeit für die Disposition nicht mehr vollständig aus und es müssen demnach Geschäftsgehilfen herbeigezogen werden, welche ebenfalls in dem einen oder anderen Zweige disponiren (sog. Disponenten).

Die Kosten, welche die Führung des Geschäftes erfordert, werden gewöhnlich Generalkosten, Generalspesen oder Geschäftsspesen genannt. Diese Geschäftsspesen pflegen bei großen Unternehmungen verhältnißmäßig geringer zu sein als bei kleineren Geschäften, da sie nicht verhältnißmäßig mit der Ausdehnung des Betriebes wachsen.

Das Geschäft ist zwar eine Schöpfung seines Gründers, aber es nimmt im Laufe der Zeiten, wenn es einmal in eine Reihe von Verpflichtungen und Berechtigungen eingetreten ist, wenn es eine Reihe von Verbindungen angeknüpft hat, einen mehr selbstständigen Charakter an. Es bekömmt eine besondere Existenz, welche nicht nur ein bloßes Werkzeug des Gründers und Chefs ist, sondern welche auch selbstständige Lebensbedingungen hat, und ihrerseits Ansprüche an den Chef des Geschäftes stellt. Im kaufmännischen Leben wird auch in der That das Geschäft keineswegs immer mit seinem Inhaber gleichgestellt. Man hört sehr häufig, daß ein oder das andere Geschäft unter einem früheren Inhaber besser gegangen sei als unter seinem gegenwärtigen. Aehnliche Aeußerungen zeigen, daß das Geschäft etwas Anderes ist als eine bloße

Thätigkeit seines Besitzers. Es kann sich das Geschäft ja auch von seinem Besitzer ablösen, es kann verkauft oder vererbt werden und führt dann ungeachtet des Besitzwechsels seine vorher begonnene Existenz fort.

Das Geschäftspersonal.

Nur ausnahmsweise kann ein Kaufmann den Betrieb seines Geschäftes allein besorgen. In den meisten Fällen bedarf er eines mehr oder weniger ausgedehnten Hilfspersonals. So schwierig es auch manchmal sein mag, so ist es doch gerathen, wenigstens diejenige Person, welche der Thätigkeit des Unternehmers am nächsten steht und am meisten Einfluß auf den Erfolg des Geschäftes hat, auch an dem Gewinne desselben in irgend einer Weise zu betheiligen.

In größeren Geschäften kommt es nicht selten vor, daß der Geschäftsherr entweder für das ganze Geschäft oder für einzelne geschäftliche Handlungen einen Vertreter braucht, welcher selbstständig Anordnungen treffen muß. Für derartige Arbeiter ist natürlich eine Betheiligung am Erfolge des Geschäftes in noch höherem Grade werthvoll. Dieß gilt namentlich von der sog. Procura. Durch die Aufstellung eines Procuristen bewilligt der Geschäftsherr einem Anderen einen so bedeutenden Einfluß auf den Gang des Geschäftes, daß es von höchster Wichtigkeit ist, in der Wahl des Prokuristen nicht allein die möglichste Vorsicht anzuwenden, sondern den Procuristen auch dergestalt finanziell an das Geschäft zu schließen, daß er mit demselben Eifer und derselben Hingebung arbeiten wird, wie der Geschäftsherr selbst.

Andererseits hat der Gehilfe eines kaufmännischen Geschäftes die Pflicht, das Geschäft so anzusehen als wäre er selbst immerwährend daran betheiligt, und sich demselben ganz und voll zu widmen. Freilich ist für ein derartiges Verhältniß zwischen dem Geschäftsherrn und seinem Gehilfen Einsicht und Charakter auf beiden Seiten unumgängliche Vorbedingung.

Die geschäftliche Erfahrung.

Die geschäftlichen Erfahrungen werden zunächst durch den geschäftlichen Verkehr gewonnen. Dieser Verkehr ist theils ein mündlicher, theils ein schriftlicher. Auf den Börsen und auch an gesellschaftlichen Vereinigungspunkten erfährt der Kaufmann in der Regel nur das, was überhaupt schon in die Kreise seiner Concurrenten gedrungen ist. Es ist jedoch wichtig für den Geschäftsbetrieb, wenn man diejenigen Ereignisse, die für das Geschäft wichtig sind, früher als andere erfährt und deßhalb reicht es nicht, bloß durch das Benehmen mit Geschäftsgenossen und Concurrenten seine Erfahrungen zu schöpfen. Zur eigenen Anschauung und zu dem Verkehr mit den Geschäftsgenossen müssen auch andere Hilfsmittel hinzutreten: die Tagesliteratur und die speziell für den einzelnen Geschäftszweig bedeutsame technische u. s. w. Literatur. Manche wichtige Geschäftsereignisse wachsen langsam heran und es ist in diesem Falle Aufgabe des Kaufmannes, sie in diesem Heranwachsen zu beobachten, um, ehe sie sich vollenden, seine Vorbereitungen zur vortheilhaften Ausnützung getroffen zu haben. Die Berichterstattungen über die geschäftlichen Vorfälle einer längeren oder kürzeren Geschäftsperiode, welche theils in Zeitschriften, theils anderwärts vervielfältigt, geschäftlichen Aufschluß geben, sind ungeschickterweise an bestimmte Kalenderperioden geknüpft; sie sind wöchentliche, monatliche oder jährliche Berichte und als solche keineswegs an die wirklichen Geschäftsbegebenheiten angeknüpft.

Die Geschäftsbeziehungen.

Geschäftliche und Personalbeziehungen sind in der Regel verknüpft und wirken häufig auf einander bestimmend ein. Werthvoll für den Geschäftsbetrieb ist es, sich unter den Beziehungen, in welche man mit anderen treten kann, diejenigen auszuwählen, welche versprechen dauernd zu werden. Für die geschäftlichen Beziehungen mit anderen boten ehedem die eigenen Reisen des Kaufmannes Gelegenheit zur Verknüpfung. Heutzutage bedient man sich hiezu sog. Agenten, welche selbstständige Geschäftsleute sind, aber für Andere Geschäftsabschlüsse vermitteln. Sie sind gewöhnlich ebenso zuverlässig wie die Geschäftsreisenden, welche früher und auch heute noch zu diesem Zwecke ausgeschickt werden, haben aber vor den Geschäftsreisenden das voraus, daß sie, weil sie stetig am Orte anwesend sind, mehr Gelegenheit haben, die Kaufleute und die geschäftlichen Verhältnisse des Ortes kennen zu lernen und die Verbindung mit ihnen zu unterhalten. Zudem ist der Agent in der Regel weniger theuer als der Reisende, weil er nur eine Provision bekömmt, wenn er Geschäfte macht, während der Reisende ununterbrochen Gehalt und Reisespesen erhält. Damit der Agent das Interesse desjenigen Geschäftes, dessen Agentur er hat, auch wirklich im Auge behalte, darf man Niemanden eine Agentur übertragen, der möglicherweise Concurrent des Geschäfts werden kann oder der in dem gleichen Geschäftszweige schon ein anderes Haus an demselben Platze vertritt. Ein guter Agent darf nicht zu enge an bestimmte Vorschriften gebunden sein, sondern muß, wenn man ihn als bewährt erkannt hat, bis zu einer gewissen Grenze freie Hand haben. Zahlungen und dergl. sollen niemals dem Agenten eines Handlungshauses gemacht werden, sondern nur dem Handlungshause direkt; während dagegen mit Reisenden, die zu dem Geschäfte, für welches sie reisen, gehören, wirklich Handlungsgeschäfte für das Geschäft abgemacht werden können.

Bei Geschäften an einem und demselben Platze ist häufig ein persönlicher Verkehr nicht möglich, theils wegen des damit verbundenen Zeitverlustes, theils aus anderen Gründen. Es wird daher häufig von Vortheil sein, wenn man sich der für den Platzverkehr vorhandenen Unterhändler (Mäkler) bedient. Es ist nicht vortheilhaft, sein Interesse einem einzigen Mäkler in die Hände zu geben, sondern besser, sich der Concurrenz mehrerer zu bedienen. Ein Unterschied ist dabei vorhanden je nachdem man kaufen oder verkaufen will. Will man verkaufen, so ist es empfehlenswerth, nur einen Unterhändler mit dem Auftrage zu versehen; will man dagegen kaufen, so ist es natürlich, daß man die Nachfrage nicht verheimlicht, um möglichst viele und günstige Angebote zu erhalten.

Die Geschäftsbehandlung.

Wenn einmal ein Geschäft bis zu wirklichen Unterhandlungen gediehen ist, müssen diejenigen Werthe, welche dabei in's Spiel kommen, hinreichend bestimmt sein, um als Grundlage eines möglichen Geschäftsabschlusses dienen zu können. Unüberlegte Einfälle dürfen noch nicht zu Unterhandlungen treiben, welche dann schließlich doch abgebrochen werden müßten. Wenn man sich also etwa selbst als Käufer einer Waarenmenge in Aussicht stellt, muß man von vornherein klar darüber sein, ob und zu welchen Preisen man überhaupt kaufen will. Die natürlichste Art der Einleitung einer Geschäftsunterhandlung ist die Form der Anfrage, welche als solche ja noch nicht bindend ist. Ein Uebergang der Anfrage zu dem Gebote darf erst dann stattfinden, wenn man über den Abschluß des Geschäftes schlüssig geworden ist.

Der Geschäftsabschluß.

Dieser fordert vor Allem eine klare und deutliche Fassung besonders dann, wenn das Geschäft schriftlich abgeschlossen wird. Die schriftliche Erklärung hat vor der mündlichen immer das voraus, daß sie während ihrer Abfassung noch einmal Gelegenheit zur Prüfung des Entschlusses bietet. Geschäftsmäßig ist es aber, daß man nicht an dem Worte, sondern an der Bedeutung desselben hänge. Bei solchen Geschäftsabschlüssen, wo die andere Partei unbekannt ist, wo aber der wirkliche Vollzug des Geschäftes einem am Herzen liegt, ist es empfehlenswerth, beim Geschäftsabschlusse eine entsprechende Conventionalstrafe für den Fall der Nichterfüllung auszumachen. Wenn das Geschäft abgeschlossen ist und dann, ehe es vollzogen ist, Umstände eintreten, welche einen Rückgang wünschenswerth erscheinen lassen, so wird ein solcher möglicherweise noch durch das Angebot eines Reugeldes herbeizuführen sein.

Ausführung des Geschäfts.

Ist das Geschäft abgeschlossen, so muß die Ausführung sparsam und pünktlich stattfinden. Sie muß zu diesem Zwecke unter den Geschäftsgehülfen den am meisten geeigneten übertragen werden. Bei Käufen und Verkäufen am Platze wirken Käufer und Verkäufer zusammen an der Ausführung. Beim Waarengeschäfte ist besonders wichtig für die richtige Ausführung die Probemäßigkeit der Waare oder eine Beschaffenheit, welche dem entspricht, was früher beim Geschäftsabschlusse von der Waare behauptet wurde. Es muß also die Qualität, die ausgemacht wurde, gewissenhaft eingehalten werden.

Die Handelsgeschäfte in der Industrie.

Jedes industrielle Unternehmen ist zugleich Handelsunternehmen. Denn — ganz abgesehen von den mit dem Produktionsmaterial vorzunehmenden Veränderungen — kauft der Industrielle und verkauft wieder. Er kauft zu einer anderen Zeit — häufig auch an einem anderen Orte, als er verkaufen wird. Da die Preise der Rohstoffe und Hülfsmaterialien keineswegs immer gleich bleiben, so hat sehr häufig das, was der Producent in das Produkt verwendet, beim Anfange der Produktion einen anderen Preis, als beim Verkaufe des Produktes. Diese Preisdifferenz muß jedem Unternehmer bewußt sein.

Das Produkt verändert also während des Produktionsprozesses seinen Werth nicht nur durch diesen, sondern auch unabhängig von ihm durch die örtlichen und zeitlichen Preisdifferenzen der im Produkt aufgehenden Materialien (und Arbeiten).

Um sich darüber klar zu werden, kann sich der Unternehmer vorstellen, daß er die eingekauften Roh- und Hülfsstoffe nicht verarbeite, sondern so, wie er sie eingekauft hat, wieder verkaufe. Er wird sich dann veranlaßt sehen, die Zeit und den Ort der billigsten Einkaufs- und der höchsten Verkaufspreise auszuwählen.

Aber dieser allgemeine Grundsatz wird durch die Eigenthümlichkeiten des industriellen Betriebs vielfach modificirt.

Es ist nicht möglich, immer die günstigste Einkaufszeit auszusuchen, weil der Einkauf dem Gange der Produktion entsprechen muß. Die Produktion darf nicht in's Stocken gerathen, sonst liegen ihre Capitalien todt da; allzugroße Vorräthe an Produktionsmaterialien kann der Unternehmer auch nicht

halten; so ist er genöthigt, manchmal theurer einzukaufen, obgleich er weiß, daß er vielleicht in kurzer Zeit wieder billiger kaufen könnte.

Eben so wenig ist es möglich, stets den Ort der billigsten Einkaufspreise auszusuchen. Zunächst fordert es schon die Stetigkeit des Geschäfts, nicht allzuhäufig die Einkaufsplätze zu wechseln, weil unter solchem Wechsel die Regelmäßigkeit des Bezugs Schaden leiden könnte. Unter zwei Bezugsplätzen, welche zu gleichen Preisen gleich gutes Material in die Fabrik liefern (bei welchen also der Vortheil billigeren Einkaufs, den der eine voraus hat, etwa durch die höheren Transportkosten aufgewogen wird) ist jener vorzuziehen, von dem man regelmäßigere Lieferung erwarten darf. Oft aber wird man auch jenen vorziehen, welcher näher liegt, dessen Produktionsverhältnisse bekannter sind und sich leichter voraussehen lassen. Unter anderen Umständen wieder wird man jenen vorziehen, der massenhaftere Lieferung erwarten läßt. Dieß wird insbesondere bei beabsichtigter Erweiterung des eigenen Betriebs der Fall sein.

Aehnlich steht es mit dem Verkaufe. Der industrielle Unternehmer kann in der Regel den Zeitpunkt nicht abwarten, wo die Preise seiner Produkte besonders hoch stehen. Denn er arbeitet entweder auf Bestellung und muß dann die bedungenen Preissätze einhalten, oder er arbeitet für den Markt und dann wird ihm ein rascher Absatz häufig lieber sein, als ein etwas lohnenderer, aber später erfolgender.

Und auch hinsichtlich des Ortes des Verkaufs wird er in der Regel den gewöhnlichen Verkaufsplätzen treu bleiben und nur, wenn ungewöhnlich günstige Conjuncturen sich ergeben, andere Plätze aufsuchen, ohne die alten regelmäßigen Abnehmer zu vernachlässigen.

II. Arten des Handels.

Es gibt verschiedene Eintheilungen des Handels, je nachdem man bald diese, bald jene wichtige Eigenthümlichkeit desselben als Eintheilungsgrund annimmt.

I. **Eintheilung nach den Gegenständen des Handels.** Man unterscheidet den Handel zunächst nach den Gegenständen, mit welchen er sich beschäftigt. Diese Gegenstände sind entweder Waaren oder Geld und Credit oder Leistungen. Ueber den Waarenhandel und seine verschiedenen Zweige siehe unten. Dem Geld- und Credithandel gehören das Bankgeschäft mit seinen mannigfachen Zweigen, die Geschäfte anderer Creditanstalten, ferner das Börsengeschäft an. Auch hierüber unten ausführlich. Der Handel mit Arbeitsleistungen dagegen zeigt nur einzelne Erscheinungen einer eigentlichen Handelsorganisation und tritt entschieden zurück gegenüber dem zerstreuten Ankauf und Verkauf von Arbeitsleistungen. Der persönliche Charakter der Arbeitsleistungen hindert jede dem Waarenhandel ähnliche Concentrirung des Arbeitsmarktes.

II. **Eintheilung nach dem Betriebsumfang.** In dieser Hinsicht unterscheidet man Groß- und Kleinhandel. Die Grenze zwischen beiden ist nicht ganz scharf gezogen, oft ist der Großhändler (Grossist) zugleich Kleinhändler (Detaillist). Das geläufigste Unterscheidungsmerkmal liegt darin, daß der Großhandel in der Regel nur zum Wiederverkaufe an andere Großhändler oder an Detaillisten verkauft, der Kleinhändler in der Regel an das

Publikum. Beide hängen volkswirthschaftlich innig zusammen, indem der Großhandel des Kleinhandels als seines Absatzwerkzeugs eben so nothwendig bedarf, wie der Kleinhandel des Großhandels als seiner Bezugsquelle.

III. **Eintheilung nach der Stetigkeit des Geschäftssitzes.** In dieser Hinsicht ist seßhafter und Wanderhandel zu unterscheiden. Beim seßhaften Handel bleibt das Geschäft an seinem einmal gewählten Orte; beim Wanderhandel verlegt es seinen Sitz aus geschäftlichen Rücksichten immerfort. In den Bereich des Wanderhandels gehören sowohl der Hausirhandel, als auch der Markt- und Meßbesuch der Kaufleute und die sog. Wanderlager.

IV. **Eintheilung nach der Betheiligung am Risico.** Je nachdem ein Handelsgeschäft selbst die Gewinn- und Verlustchance trägt oder blos als Arbeitsleistung für einen Anderen, der diese Chance auf sich nimmt, vollbracht wird, unterscheidet man Eigenhandel und Commissionshandel. Ueber letzteren ausführlich unten.

V. **Eintheilung nach dem Transportweg.** In dieser Beziehung unterscheidet man Land- und Seehandel (auch Binnenhandel und überseeischer Handel; doch wird Binnenhandel auch dem Aus- und Einfuhrhandel gegenübergestellt).

VI. **Eintheilung nach der Richtung des Handelszugs.** Hier unterscheidet man Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhr-(Transit-)Handel.

VII. **Eintheilung nach der Zahlungsart.** Hier ist zu unterscheiden: Handel auf Tausch, Handel gegen Baar, Handel auf Credit.

VIII. **Eintheilung nach der Zeit der Lieferung.** Hier unterscheidet man Tagesgeschäft, wobei der Gegenstand des Geschäfts unmittelbar nach dem Abschlusse des letzteren übergeben oder abgeschickt wird, und Lieferungsgeschäft, wobei der Kaufgegenstand erst später übergeben wird (ausführlich unten).

III. Der Waarenhandel im Allgemeinen.

Bedeutung des Waarenhandels.

Der Waarenhandel insbesondere besteht in dem Umsatze von Waaren d. h. für den Verkehr bestimmten Gütern. Der Waarenhandel ist die ursprünglichste und die nothwendigste Art des Handels. Er ist die Grundbedingung aller Arbeitstheilung, veranlaßt durch die verschiedenen Bedingungen der Produktion, welche sich an verschiedenen Orten vorfinden. Mit der stets ausgebildeteren Technik und mit der zunehmenden Arbeitstheilung wird die Mannigfaltigkeit der Waaren, welche für die menschliche Consumtion zur Verfügung stehen, eine immer größere; zugleich werden die einzelnen Gattungen von Waaren immer mannigfaltiger in Bezug auf ihre Brauchbarkeit, auf ihre verschiedene Wohlfeilheit u. s. w. Ein und dieselbe Waare an verschiedenen Plätzen oder durch verschiedene Produktions-Methoden hervorgebracht, ist nicht mehr die gleiche, sondern nach Brauchbarkeit und Preis verschieden. So wird fortwährend die Welt der Waaren reicher gegliedert und dieß macht eine stets zunehmende Arbeitstheilung im Gebiete des Waarenhandels nothwendig. Wenn es auch heutzutage noch viele Waaren gibt, welche direkt vom Erzeuger an den Consumenten verkauft werden, z. B. die Erzeugnisse des Kleinhandwerks, so ist doch auch für einen derartigen Verkauf schon eine anderweitige

Handelsthätigkeit Vorbedingung, indem der Producent seine Rohstoffe von Rohproduzenten eingekauft haben muß. Also selbst da, wo Produzent und Consument direkt miteinander Handelsgeschäfte abschließen, können dieselben nur auf Grund vorangegangenen Waarenhandels abgeschlossen werden.

Die Unterschiede, welche sich in dem Gebiete des Waarenhandels selbst wieder finden, sind schon oben bei den verschiedenen Eintheilungen des Handels erwähnt; theilweise beruhen sie auch in dem Charakter der verschiedenen Waaren.

Die Waare.

Wesen derselben. Nur das für den Verkauf bestimmte Gut ist Waare. Alles was überhaupt einen Werth hat und übertragen werden kann, kann demnach eine Waare sein. In Wirklichkeit wird der Kaufmann bei einer Waare weniger auf den Gebrauchswerth als auf den Tauschwerth zu sehen haben. Freilich beruht der Tauschwerth auf dem Gebrauchswerthe, aber er läuft bekanntlich nicht mit ihm parallel. Manche von den verschiedenen Eigenschaften, welche die Waaren außer ihrem Gebrauchswerthe und Tauschwerthe noch haben, sind von größerer, andere von geringerer Wichtigkeit. Je geringer Raum und Gewicht der Waare bei gleichem Preise, um so mehr eignet sich die Waare für den Handel. Eine weitere Eigenschaft der Waaren ist die größere oder geringere Regelmäßigkeit ihrer Produktion. Waaren mit regelmäßiger Produktion müssen auch regelmäßigere Preise haben als Waaren mit wechselnder Produktion. Bei Waaren mit regelmäßiger Produktion wird demgemäß auch das Geschäft sich in viel gleichmäßigeren Geleisen bewegen, viel weniger einen Gegenstand der Spekulation bieten. Die größere oder geringere Stetigkeit in der Erzeugung der Waare hängt aber wiederum von der Rohproduktion und diese bekanntermaßen von der Natur ab.

Die verschiedene Vertretbarkeit der Waare ist keineswegs gleichgiltig für den Handel. Manche Waarengattungen sind vorzüglich geeignet, einander zu vertreten, und diese Eigenschaft läßt die Preise solcher Waaren auch immer zusammenhängen.

Die Haltbarkeit der Waaren muß ebenfalls auf das Handelsgeschäft einen ganz wesentlichen Einfluß nehmen. Waaren, welche weniger leicht verderben, müssen ihre Preise viel leichter behalten können, während diejenigen Waaren, welche weniger haltbar sind, mit der Zeit im Preise sinken und wegen dieses Sinkens Anfangs Preise haben müssen, welche ihren wirklichen Werth übersteigen. Die verschiedene Haltbarkeit der Waaren muß begreiflicher Weise auch auf das Risiko des Handels, der sich mit ihnen beschäftigt, Einfluß nehmen. Manche Gattungen von Waaren pflegen mit der Zeit besser zu werden wie z. B. Wein und Tabak und müssen demgemäß schon in Folge der Lagerung bessere Preise erhalten.

Bestimmung der Waaren. Die Waaren zerfallen in drei Gruppen, wenn man ihr Verhältniß zur Consumtion betrachtet.

1. Rohstoffe. Der Ausdruck wird nicht immer in gleicher Bedeutung gebraucht. Eigentlich wären Rohstoffe bloß diejenigen Waaren, die genau in demselben Zustande in Handel kommen, in welchem die Natur sie liefert, z. B. Kartoffel, Obst, Gemüse, Eier, Erze, Steinkohlen. Es ist aber nur ein kleiner Theil aller Naturprodukte, welche wirklich ohne alle weitere Verarbeitung in den Handel kommen. Bei sehr vielen Waaren, welche als Rohstoffe bezeichnet werden, hat doch immer schon eine gewisse Bearbeitung stattgefunden, z. B. bei Bau- und Werkholz, Getreide, Rohhäuten und dergl.

2. Halbfabrikate sind solche, welche noch für eine weitere Verarbeitung durch die Industrie bestimmt sind. Ihr ausreichender und wohlfeiler Bezug ist wie jener der Rohstoffe für die Industrie hochwichtig, indem er auf den Preis der Fabrikate wesentlich einwirkt.

3. Ganzfabrikate oder schlechtweg Fabrikate sind diejenigen, welche unmittelbar für die Consumtion brauchbar sind. Sehr häufig kann ein Gegenstand Halbfabrikat und Ganzfabrikat zu gleicher Zeit sein. Mehl z. B. ist für den Verkehr Halbfabrikat, für den Hausgebrauch Ganzfabrikat. Eisen ist zwar Halbfabrikat, zeigt aber innerhalb dieser Eigenschaft vielfache Veränderungen und Abstufungen bis es als Eisenwaare den Charakter des Ganzfabrikates gewinnt.

Die Qualität der Waaren. Dieselbe bestimmt in den meisten Fällen den Gebrauchswerth und somit den Preis derselben. Bei den meisten Waaren gibt es Abstufungen verschiedener Qualitäten, kräftigerer und schwächerer, haltbarer und minder haltbarer, besserer, feinerer, gröberer, schönerer u. s. f. Sorten. Zur Bezeichnung dieser verschiedenen Qualität gebraucht man bei manchen Waaren bloß die Bezeichnung fein, mittel, gut, ordinär, manchmal werden aber auch noch größere Abstufungen getroffen, z. B. extrafein, mittelfein, gutmittel, feinordinär, gutordinär u. s. f. Wieder bei anderen Waaren dient die Bezeichnung ihrer Farbe zur Unterscheidung der Qualitäten oder die Bezeichnung gewisser Prozesse, die mit den Waaren vorgenommen worden sind; oder auch manche Eigenschaften, welche beim Kaufe besonders wichtig werden; auch der Jahrgang, in welchem die Waaren produzirt wurden. Bei manchen Waaren wird auch die Qualität durch die Angabe des Produktionsplatzes näher bezeichnet, z. B. bei Kaffee, Reis, Wein u. s. f. Bei Gewebstoffen wird die Qualität durch Ausdrücke bezeichnet, welche sowohl den Rohstoff, als auch die Feinheit, die Appretur, die Muster u. s. f. angeben. Eine Reihe anderer Waaren wird mit Nummern bezeichnet, z. B. Garne, wieder andere nach dem mehr oder weniger feinen Rohstoff oder nach Maßgabe ihrer Größe u. s. f.

Technische Veränderungen der Waaren finden im Handel in der Regel nicht mehr statt. Unter Umständen kann aber der Kaufmann die Waare nicht in der Form, in welcher sie für den Verkauf erscheinen soll, erhalten; und in diesem Falle müssen dann gewisse Veränderungen, namentlich die Einführung einer besonderen Verpackung getroffen werden. Wie auf der einen Seite der Grundsatz der Arbeitstheilung verlangt, daß der Kaufmann sich möglichst wenig mit technischen Operationen beschäftige, so müssen doch von diesem Grundsatze ebenfalls aus ökonomischer Rücksicht gewisse Ausnahmen gemacht werden.

Aechtheit der Waare. Von ächten und unächten Waaren spricht man bei solchen Waaren, wo die Unächtheit dem Publikum bekannt wird. Man hat es hier mit den sog. Surrogaten zu thun. Sie werden von der Industrie für die Consumtion überall dort geschaffen, wo der Preis einer ächten Waare hoch steigt und die Consumtion sich damit begnügt, das Bedürfniß, wenn auch nicht vollständig, so doch einigermaßen zu befriedigen. Besonders im Gebiete der Halbfabrikate sind die Surrogate sehr häufig. Da sie aber in ihrer Leistungsfähigkeit immer hinter derjenigen Waare zurückbleiben, die sie vertreten sollen und da sehr häufig mit demselben Aufwand an Arbeit, bei Benützung besserer Materialien eine viel größere namentlich eine viel dauerhaftere Wirkung des Produktes erzielt werden kann, sind sie sehr häufig vom wirthschaftlichen Standpunkte aus nicht zu billigen, obgleich sie auch nicht prinzipiell verurtheilt werden dürfen. Gerechtfertigt sind sie jedenfalls dann, wenn der

Unterschied in der Leistungsfähigkeit des Surrogates und jener des surrogirten Materials in einem richtigen Verhältnisse steht zu dem Unterschiede zwischen den Preisen des Surrogates und des surrogirten Gegenstandes.

Wird dagegen die Unächtheit einer Waare dem Publikum nicht oder wenigstens nicht vollständig bekannt, so ist sie eine verfälschte gegenüber der ächten Waare.

Leider ist es ein Fluch des heutigen Wirthschaftslebens, daß in allen Stadien der Produktion wie in den meisten Gebieten des Handels Schwindel und Fälschung sich eine Stätte zu verschaffen suchen. Die Thätigkeit des schwindelhaften Erwerbs im Gebiete der Waarenproduktion und des Waarenhandels zeigt sich hauptsächlich in Folgendem:

I. Sie fälscht zunächst die Nachfrage, indem sie für unzählige Sachen und Sächelchen, die den Werkstätten entlaufen, auf dem Wege der Reclame eine künstliche Nachfrage schafft, die, kaum geboren, wieder verschwindet. Die ganze Wandelbarkeit der Mode entspringt nur zum Theile der Laune des Consumenten; zum weit größeren Theile aus dem die Produktion beherrschenden Schwindel, der nicht will, daß die in den Händen des Publikums befindliche Waare gar zu lang gebraucht werde und aus diesem Grunde für rasches Veralten derselben sorgt, damit ja die Produktion möglichst schnell wieder in Anspruch genommen werde.

II. Ebenso fälscht der Schwindel auch den Werth der Waare, die er hervorbringt. Er schafft Dinge, welche wirklichen Bedürfnissen, begründeter Nachfrage dienen sollen, dieß aber nicht thun. Hieher gehören namentlich die mit sogenannten Heilmitteln im größten Umfange getriebenen Charlatanerien.

Die Thätigkeit des Schwindels im Dienste der Gewinnbildung ist eine sehr einfache. Es handelt sich zunächst darum, die Produktionskosten möglichst zu fälschen. Damit tritt von selbst eine Fälschung des Preises der Waare ein. Die Differenz zwischen dem wahren und dem falschen Werthe der Waare, welche vom getäuschten Publikum bezahlt wird, ist die durch den Schwindel bewerkstelligte Erhöhung des Gewinns.

Die Kunst liegt also darin, entweder den Rohstoff oder die Arbeit oder — was freilich am ersprießlichsten ist — beide zu fälschen. Es muß dem Produkte der Anschein gegeben werden, daß viel mehr Arbeit, viel kostspieligeres Material darin enthalten sei, als in Wirklichkeit der Fall ist. Je vollkommener die Täuschung gelingt, desto länger kann sie fortgesetzt werden; je gröber sie ist, desto größer ist der Gewinn; aber desto rascher wird sie auch entdeckt. Bei Waaren, von welchen der Producent von vornherein weiß, daß sie, auch wenn sie keine Produkte des Schwindels wären, rasch durch neue Moden verdrängt würden, wird er sich mit möglichst groben Täuschungen begnügen.

Die Fälschung des Rohstoffs wird hauptsächlich durch die sogenannten Surrogate ermöglicht. Alle Surrogate sind strenggenommen an und für sich schon Lügen, von der schnöden Cichorie an bis zu den theuersten falschen Diamanten. Je größer der Abstand zwischen den Eigenschaften des Surrogats und jenen des surrogirten Materials, desto ärger der Schwindel. Allerdings wird er auch in der Regel desto leichter erkennbar. Der Rohstoffschwindel wird ferner um so ärger, je complicirter der Rohstoff ist. Darum spielt der Rohstoffschwindel z. B. bei der Fabrikation geistiger Getränke eine sehr bedeutende Rolle.

Häufig weiß das Publikum, daß der Rohstoff eines Produktes nicht ächt ist; ja es verlangt oft geradezu nach Surrogaten. Der Producent wird dann zugeben, daß sein Rohmaterial unächt war; aber damit ist dem Schwindel nur

eine neue Thüre geöffnet. Denn sehr häufig ist der Producent dann in der Lage, mehr oder weniger ächtes Material mit Surrogaten oder Surrogate von sehr verschiedener Güte zu vermischen. Das Publikum ist dann im Unklaren über das Mischungsverhältniß und kann durch dasselbe getäuscht werden.

Ganz anderer Art ist jener Schwindel, welcher die Arbeit fälscht. Dieser Schwindel kann sowohl vom Unternehmer am Publikum, als auch vom Arbeiter am Arbeitgeber ausgeübt werden. Dem Publikum gegenüber zeigt sich der Arbeitsschwindel besonders gerne darin, daß er Dinge zusammen leimt, nagelt, nietet und löthet, die aus einem Stücke sein sollen, daß er das, was zusammengenäht sein sollte, blos mit etwas Kleister zusammenpreßt und was dergleichen Kunststückchen mehr sind. Fehlerhafte Waare wird dabei entweder so emballirt, daß der Kunde den Fehler nicht bemerkt oder die Fehler werden übermalt, überklebt ꝛc., kurz nothdürftig so weit versteckt, daß sie bis zum ersten Gebrauche versteckt bleiben. Wenn jeder Industrielle die Hand auf's Herz legen und offen bekennen müßte, ob er nie dergleichen prakticirt — wie viele gingen wohl rein aus? Man nennt es mit einem euphemistischen Ausdrucke Geschäftsvortheil. In der That ist es oft sehr schwer, wenn nicht unmöglich, eine scharfe Grenze zwischen solider und unsolider Arbeit zu ziehen.

Der gröbste Schwindel ist der ungefährlichste, weil er dem Consumenten am wenigsten verborgen bleibt. Dagegen nöthigen minder grobe Praktiken selbst die solideren Geschäfte nach und nach, sich ihrer zu bedienen, wenn sie die Concurrenz mit jenen Geschäften aushalten wollen, welche zuerst von diesen Praktiken Gebrauch gemacht haben. Allerdings prüft der solidere Geschäftsmann, ehe er sich auf diesen abschüssigen Pfad begibt, sorgfältig, ob es nicht möglich sei, in der alten soliden Weise so lange fortzuarbeiten, bis die Consumenten das Schwindelhafte in den Produkten seiner Concurrenten durchschauen und sich seiner solideren Waare wieder zuwenden. Aber oft genug wird diese Betrachtung ungünstig ausfallen. Denn so sehr auch Vereine, Zeitschriften, populär-technische Werke aller Art sich bemühen, die Consumenten darüber aufzuklären, wo ihr Vortheil liegt, so hat doch die schwindelhafte Produktion den Vorsprung voraus, daß sich der Producent blos mit einem einzigen oder mit wenigen Produkten beschäftigt und es ihm daher viel leichter wird, die Mängel dieser wenigen Gegenstände zu verheimlichen, als es dem Consumenten wird, diese Mängel zu entdecken. Letzteres wird um so schwieriger, als die mit dem Wesen der Reclame und des Schwindels innig verwandte Mode die Consumenten in einem nahezu consumtionstrunkenen Zustande von einer Waare zur anderen hetzt, so daß sie sich nicht Zeit nehmen können und wollen, zu prüfen, ob das Gekaufte gut und ächt ist. Ihnen genügt, wenn es neu ist.

III. Die verschiedenen Waaren sind ungemein verschieden in ihrer Empfänglichkeit für schwindelhafte Anwandlungen. Einzelne Geschäftszweige sind in dieser Hinsicht äußerst nachgiebig, wie z. B. die Fabrikation von Spiel- und Galanteriewaaren, Conditoreien, die Friseurgeschäfte ꝛc., wo das Publikum manchmal sogar den Schwindel verlangt, und die Schuld davon vollständig auf sich nimmt. Andere Geschäftszweige dagegen, welche nicht unmittelbar für die Consumtion des Publikums arbeiten, sondern wieder für produktive Zwecke, gewähren solchen Anwandlungen keinen oder nur spärlichen Zugang. Aber ihre Solidität ist keine Tugend, sondern Nothwendigkeit; sie arbeiten ja nicht für eine leichtsinnige Consumentenschaar, sondern für scharfblickende und rechnende Unternehmer, welche jeden Makel des Produktes erkennen und zu bestrafen wissen.

IV. Eine eigenthümliche und leider oft nicht lobenswerthe Stellung in

diesem Treiben nimmt der Kaufmann ein. Sein geschäftsgewandter Blick erkennt leichter die verborgenen Mängel der Waare, als das Publikum; er weiß genauer, als selbst der Producent, wie viel man dem Publikum bieten darf, bis ihm die Augen aufgehen. Er weiß, daß dieß ziemlich viel ist. Liefert er dem Publikum schlechte Waare statt guter, so fällt es ihm in der Regel nicht schwer, die Schuld auf den Producenten zu schieben; das gleiche ist der Fall mit Preiserhöhungen, welche gleichfalls immer dem Producenten in die Schuhe geschoben werden, selbst wenn der Kaufmann den größeren Theil davon veranlaßt hat.

Dem Producenten gegenüber wird eine andere Politik eingeschlagen. Hier gebietet es die kaufmännische Gewinnsucht, stets über das Produkt zu klagen, auch wenn es gut ist, stets über schlechten Absatz zu jammern, auch wenn er lebhaft ist. Der kaufmännische Vermittler, welcher dem Publikum gegenüber die Waare preist, schilt sie oft gegenüber dem Producenten. Und doch stellt er sich dem einen wie dem andern als möglichst wohlwollend dar. So benützt er seine vermittelnde Stellung zwischen den Parteien, um beide auszubeuten.

Die industriellen Unternehmer, geriebener als das große Publikum, kennen das und das Geschäft wird von vornherein darauf eingerichtet. Sie und die kaufmännischen Vermittler sind, obgleich Nebenbuhler hinsichtlich des Geschäftsgewinns, doch innig verbündet gegenüber dem Publikum und suchen in dieser Streitgenossenschaft einen Ersatz dafür, daß jede dauernde Kostenverminderung und Betriebsverbesserung schließlich dem Publikum zu Gute kommt.

V. Und wie stellt sich nun dieses letztere selbst? Das kaufende Publikum ist ein tausendköpfiges, gutmüthiges und leichtsinniges Geschöpf, welchem die Geduld nicht eher zu Ende geht, als bis es überzeugt ist, daß man ihm die Haut vom Kopfe ziehen will. Lange vorher aber hat es schon eine Ahnung vom Gebahren des Producenten, und wenn es dieses Gebahren sich gefallen läßt, geschieht es mehr aus Bequemlichkeit, als aus Unwissenheit. Es liegt das im Charakter der Consumtion. Selbst die durchtriebensten Unternehmer und Kaufleute werden leichtsinnig und großmüthig, wenn es an das Einkaufen zu Consumtionszwecken geht. Dieser noble Zug im Wesen der Consumtion wird nur wenig verdüstert durch die schwindelhaften Anwandlungen, welche auch das consumirende Publikum nicht verschonen; Anwandlungen, die sich zumeist darin äußern, daß die Consumtion nach Quantität und Qualität prächtiger und reicher zur Schau getragen wird, als sie in Wahrheit ist und als es das Einkommen verträgt.

Absatzfähigkeit der Waaren. Der Kaufmann unterscheidet courante und nicht courante Waaren. Unter ersteren versteht man diejenigen, welche jederzeit auf einen regelmäßigen Absatz rechnen können. Die nicht couranten werden auch als Ladenhüter bezeichnet, obwohl beide Begriffe sich nicht vollständig decken.

Eine besondere Specialität sind auch die Ausschußwaaren. Man versteht darunter solche, welche entweder bei der Produktion gewisse Mängel erhalten haben, welche sie nicht als vollberechtigt in ihrer Gattung erscheinen lassen, oder welche durch den Wechsel der Mode an Werth verloren haben, so daß sie zu herabgesetzten Preisen an ein minder anspruchsvolles Publikum verkauft werden müssen. Mit der zunehmenden Industrie und der steigenden Raschheit der Produktion müssen auch die Ausschußwaaren verhältnißmäßig immer mehr zunehmen und ihre Consumtion dient, wie schon erwähnt, jenen Kreisen der Consumenten, für welche das neue und fehlerlose Produkt zu theuer ist.

Die Quantität der Waare. Die Quantität der Waare ist insofern für den Handel wichtig, als sie bei den meisten Waaren erst bestimmt werden muß. Diejenige Quantität, für welche die Preise einer Waare in der Regel angegeben werden, ist sehr verschieden und auf den kaufmännischen Preisverzeichnissen in der Regel enthalten. In den meisten Fällen, in welchen Waaren überhaupt nach dem Gewichte verkauft werden, pflegt man den Preis für den Centner gleich 50 Kilogr. oder für das Pfund gleich $^1/_2$ Kilogr. anzugeben. Es kommen aber auch andere Gewichtseintheilungen vor. Bei allen jenen Handelsgeschäften, welche Waaren aus Ländern eingeführt bekommen, die das Metermaaß nicht besitzen, ist es nothwendig, daß der Kaufmann sich die Kenntniß der dort üblichen Gewichte aneignet. Manche Arten von Waaren, welche zwar nicht flüssig sind, aber doch in Gefässen zugewogen und versendet werden, handelt man theils nach dem Kubikinhalt der Gefässe, theils aber auch, namentlich bei größeren Verkäufen, nach dem Gewichte. So namentlich Getreide, Mehl, Oelsaat. Andere Landesprodukte werden bald nach dem Gewichte, bald nach dem Hohlmaaße verkauft. Flüssige Waaren werden nach Gewicht, aber auch nach Faß und Flaschen verkauft; Gewebe nach ganzen Stücken, oder auch nach dem Metermaße; Steinkohlen nach Hektolitern oder auch nach ganzen Waggonladungen; Holz meist nach Kubikmetern.

Die Emballirung. Mit der Emballirung zieht die Waare jenes Gewand an, in welchem sie auf dem Weltmarkte erscheint. Die Emballage ist keine ökonomische Kleinigkeit, sondern erscheint nach mehrfachen Gesichtspunkten durch die Natur der Waare, durch die Art der Versendung, durch den Weg des Handels, sowie durch die Ansprüche und Sitten der Consumenten an ganz bestimmte, oft historisch gewordene Formen gebunden.

Die technische Natur der Waare fordert vor Allem bei der Emballage die Berücksichtigung, daß die Umhüllung um so solider und individueller werden muß und um so theurer werden darf, je feiner, zarter, gefährlicher und werthvoller die Waare ist.

Dagegen wirkt die Art des Transportes und der Weg, den die Waare zurückzulegen hat, nur ausnahmsweise noch auf die Art der Emballage ein, indem der moderne Handel fast durchgängig genöthigt ist, seine Waaren für den Eisenbahn-Transport und das Aufstapeln in Schiffsräumen zu emballiren.

Diese Rücksichten sind vorzugsweise technischer Art, dagegen sind rein vom ökonomischen Standpunkte aus jene zu betrachten, welche das Consumentenpublikum bezüglich der Emballage fordert.

Hier ist zunächst von Wichtigkeit die quantitative Vertheilung der nach Zahl und Größe im Handel erscheinenden Stücke (die Größe und Größenabstufung der Pakete, Ballen, Rollen, Stücke, Schachteln, Gebinde &c.). Es ist ein ungemeiner Vortheil, den Geschmack des Publikums in dieser Hinsicht zu kennen. Oft sind hergebrachte, dem Publikum zur Gewohnheit gewordene Vertheilungsformen vorhanden, von welchen abzuweichen geradezu widersinnig wäre, wie z. B. die Größe der Weinflaschen, der Zündholzschachteln &c. Doch ist dabei stets zu überlegen, ob nicht neue Vertheilungsformen dem Publikum angenehmer wären. Anhaltspunkte für die Entscheidung dieser Frage bietet hinreichend der Kleinverkauf. Selbstverständlich werden die dem kleinen täglichen Hausgebrauch dienenden Waaren in möglichst kleinen Abschnitten verkauft werden müssen; Waaren, die im Allgemeinen durch Frauen eingekauft zu werden pflegen, in kleineren Abschnitten, als jene, die von Männern eingekauft

werden; nothwendige Produkte ebenfalls in kleineren Abschnitten, als Luxuswaare. Hiebei ist natürlich wieder zu berücksichtigen, ob durch den Detaillisten im Kleinhandel noch eine Zertheilung, ein Zuwägen und Zumessen stattfinden soll oder nicht. Ist ersteres der Fall, so muß die Stücktheilung derart sein, daß sie das Wägen und Messen erleichtert, sowie auch Stücktheilung und Umhüllung stets so eingerichtet sein sollen, daß dem Detailverkäufer die Vorzeigung, dem Publikum die Prüfung der Waare möglichst leicht gemacht werden.

Erfahrungen in dieser Hinsicht kommen dem Producenten und dem Kaufmann meist auf die bequemste Weise durch den Detailverkäufer zu.

Anders ist es mit der ästhetischen Seite der Emballage. Sie ist ein Punkt, welcher der Phantasie und dem Geschmack des Producenten noch freien Spielraum läßt. Beim Kunstgewerbe ist sie unwichtig, da dessen Produkte sich selbst schmücken. Unwichtig ist sie auch bei den ordinärsten Consumtionsgegenständen, wird aber ganz bedeutungsvoll bei den Artikeln, welche, ohne selbst künstlerische Schönheit zu haben, doch dem Luxus angehören. Es ist merkwürdig und darf nie vergessen werden, daß jedes Produkt, auch das unscheinbarste, eine unbezwingbare Tendenz nach künstlerischer Schönheit hat und, wenn es diese nicht an seinem Körper gewinnen kann, doch in seinem Gewande sucht. Irgend etwas ästhetisch Anregendes muß es haben. Man denke an die zierliche Ausstattung von Papeterieen, an die Enveloppen von Damentaschentüchern, an Bonbonsschachteln, an die Kistchen feiner Cigarrensorten, die Hüllen feiner Seifen und Parfumerien, an feine Farbenkästchen, die bunten, gold- und silberglänzenden Umhüllungen zahlreicher anderer Gegenstände. Wenn es nur eine anregende Farbenzusammenstellung, ein paar hübsche Linien sind: irgend eine ästhetische Seite fordert fast jedes Produkt für seine Emballage. Dieß gibt auch sehr häufig Veranlassung zu mehrfacher Umhüllung; die innerste, eleganteste ist für den Consumenten; die äußere, gröbere, eigentlich schützende für den Verkäufer.

Unmittelbar praktische Bedeutung gewinnt endlich die Emballage, wenn man die Vorschriften der Postanstalten und Eisenbahn-Betriebsreglements hinsichtlich der Verpackung überhaupt, sowie insbesondere hinsichtlich der Verpackung von sicherheitsgefährlichen Waaren in's Auge faßt. Hierauf einzugehen ist hier nicht der Ort, obwohl jene Vorschriften mancherlei Anregung geben könnten. Dagegen gibt die Emballage Veranlassung, ihre Kosten mit in den Bereich der kaufmännischen Speculation zu ziehen. Bei Waaren, die vom Ursprungsorte kommen, wird gewöhnlich für die Emballage nichts berechnet; dieß geschieht blos bei Versendungen kleinerer Waarenmengen und bei Versendungen von Flüssigkeit in soliden und theuren Fässern, die anderweitig noch benützt werden können.

Die Speculation im Waarenhandel.

Die Speculation im Waarenhandel besteht in der Hauptsache in der Prüfung von Angebot und Nachfrage.

Die Prüfung des Angebotes umfaßt wieder verschiedene Bestandtheile. Es handelt sich dabei um die Vergleichung der Preise, welche die Waaren an verschiedenen Einkaufsplätzen haben. Selbstverständlich wird der Kaufmann unter sonst gleichen Umständen seine Waare dort einkaufen, wo sie am wohlfeilsten zu haben ist. Das ist aber eine Regel, von der Ausnahmen doch gemacht werden müssen. In vielen Fällen sind nämlich die Ankaufspreise von

manchen Waaren an verschiedenen Bezugsplätzen schwankend und wenn man aus den Schwankungen längere Zeit einen durchschnittlichen Preis zieht, ergibt sich erst, daß an einem Platze durchschnittlich die Waaren in längeren Zeiträumen wohlfeiler, an anderen theurer einzukaufen sind. Wenn es nun für den regelmäßigen Bezug einer Waare vortheilhaft ist, dieselbe immer an einem und demselben Platze einzukaufen, so wird der Käufer gut thun, sich durch momentan billigere Preise eines anderen Platzes nicht von dem gewohnten Einkaufsplatze abziehen zu lassen, auf die Gefahr hin, es mit diesem Platze zu verderben. Es ist mit anderen Worten nicht allein auf die Wohlfeilheit, sondern auf eine regelmäßig dauernde Wohlfeilheit des Einkaufes zu sehen. Neben den Einkaufspreisen ist aber auch die Qualität der Waaren an den verschiedenen Einkaufsplätzen zu vergleichen. Sehr häufig wird eine etwas bessere Qualität auch den Ankauf zu höheren Preisen an einem Platze vortheilhafter erscheinen lassen, als ein Ankauf einer schlechteren Qualität zu billigeren Preisen an einem anderen Platze. Manche Waaren haben bei gleicher Preiswürdigkeit verschiedene Dauerhaftigkeit; einige vertragen den Transport besser, andere schlechter, und auch dieser Umstand muß bei der Vergleichung und Auswahl der Ankaufspreise mit in Anschlag gebracht werden.

Zur Vergleichung der Ankaufsplätze tritt nun als zweite Hauptaufgabe der Waarenspeculation die Vergleichung der Verkaufsplätze und Verkaufspreise. Auch hiebei wird eine momentan günstige Gelegenheit keine Veranlassung bieten dürfen, daß man eine dauernd günstige Gelegenheit vernachlässigt, eine dauernde Kundschaft verliert. Es kommt dieß freilich sehr auf den Charakter des Geschäftes an. Die eigentlichen Speculationsgeschäfte, welche auf den jeweiligen Conjunkturen beruhen und sich nicht auf eine dauernde Kundschaft begründen, werden natürlich ganz anderen Bedingungen hiebei folgen müssen, als das ständige oder dauernde Geschäft.

Zu der Vergleichung der Einkaufs- und Verkaufsplätze und ihrer Preise tritt aber noch ein weiteres Moment der Speculation, welches dieselbe ungemein verwickelt macht: die Transportkosten und Spesen, ferner die Kosten und Verluste, welche sich möglicher Weise aus der Aufbewahrung ergeben (vergl. unten).

Diese verschiedenen Kosten weisen bei den verschiedenen Bezugs- und Absatzplätzen, bei den verschiedenen Transportwegen und Transportmitteln die größten Verschiedenheiten auf. Ob es vortheilhafter ist, eine Waare, die zu wohlfeilen Preisen einzukaufen oder zu theuren Preisen zu verkaufen ist, weiter zu transportiren, oder ob man es vorziehen soll, theurer einzukaufen und dafür geringere Transportkosten zu haben, oder bei geringeren Transportkosten an Plätzen mit geringeren Verkaufspreisen abzusetzen; ob es vortheilhafter ist, Waaren, welche leicht verderben können, welche der Mode unterworfen sind und daher ihre Preise rasch wechseln können, zu höheren Preisen zu verkaufen oder solche Waaren, welche in ihren Preisen regelmäßig sind, zum Gegenstande kleinerer, aber dauernder Gewinnste zu machen: das ist in jedem einzelnen Falle Sache der Erfahrung und der Berechnung des Kaufmanns. Es liegt aber auf der Hand, daß, je zahlreicher die Bezugsquellen der Waare und die Absatzplätze, je mannigfaltiger die Qualitäten, die Verkehrswege und die Transportmittel: daß umsomehr die Thätigkeit des Kaufmanns specialisirt werden muß; daß umsomehr Mittelspersonen zwischen den Producenten und Consumenten eintreten müssen.

Auf die Einkaufspreise der Waaren an ihren Bezugsplätzen wirken zu-

nächst die Produktionskosten ein, welche den dortigen Verkäufern erwachsen. Diese Produktionskosten hängen wiederum ab von der verschiedenen Natur der Produktionsplätze, von den dortigen Arbeitslöhnen u. s. f. Mit der Ausdehnung des Welthandels steht dem Waarenkäufer eine immer größere Zahl von Bezugsplätzen zur Verfügung, zugleich gelangen auch die verschiedenen Bezugsplätze in eine immer genauere Fühlung unter einander; ihre Concurrenz wird immer bemerkbarer; manche Bezugsplätze, welche vielleicht für diese Concurrenz nicht das richtige Verständniß hatten und ihre Preise zu hoch angesetzt hatten, sehen sich bemüßigt, dieselben zu ermäßigen und werden dadurch in die Lage gesetzt, weit mehr als früher abzusetzen. Die Einkaufspreise an den Bezugsplätzen hängen aber auch ab von dem Werthe, welchen die dorthin gesendeten Zahlungsmittel haben und welcher für die aus verschiedenen Ländern hingesendeten Zahlungsmittel keineswegs der gleiche ist.

Die Preise der Waaren an den Verkaufsplätzen hängen zunächst von den Bedürfnissen der dortigen Consumenten und von der Kauffähigkeit derselben ab. Diese Bedürfnisse wie die Kauffähigkeit sind an den verschiedenen Plätzen sehr mannigfaltig abgestuft. Vielfach wird die Consumtion mancher Waaren durch die örtliche Lage der Consumtionsplätze, durch klimatische Einflüsse, durch hergebrachte Sitten der Consumenten, durch wirthschaftspolitische Einrichtungen, welche den einen oder den anderen Consumtionsgegenstand leichter oder schwerer beziehen lassen, verursacht. Zu diesen in den persönlichen Eigenschaften der an den Verkaufsplätzen befindlichen Käufer liegenden Unterschieden tritt aber auch noch die Concurrenz, welche den Käufern die Güter von verschiedenen Plätzen anbietet. Wer an einen bestimmten Platz hin Güter verkaufen will, muß stets auch die Frage im Auge behalten, wo seine Kunden, seine Käufer möglicherweise die Waare, die er ihnen bietet, in gleicher Güte zu gleichen Preisen, oder gar besser und wohlfeiler beziehen können.

Die Spesen.

Unter Spesen versteht man die sämmtlichen beim Bezug der Waaren außer dem Einkaufspreise erwachsenden Kosten. Die Berechnung der Spesen erscheint daher nicht allein beim Waarenhandel selbst, sondern auch im Speditions- und Frachtgeschäft. Auch im Werthpapierhandel kommen Spesen vor (Wechselspesen). Im Waarenhandel können, besonders bei wohlfeilen, aber schwer in's Gewicht fallenden Waaren, die Spesen leicht den Einkaufspreis der Waare übersteigen. Je nachdem der Kaufmann die Spesen vom Werth oder vom Gewicht der Waare berechnet, unterscheidet man Werth- oder Gewichtspesen. Wie hoch die Spesen überhaupt werden (im Verhältniß zum Gewicht oder zum Werth der Waare), hängt theils von der Entfernung und Schwierigkeit des Transports ab, theils von manchen besonderen Umständen, die keineswegs bei allen Waaren und Transportwegen vorkommen.

Im Einzelnen setzen sich die Waarenhandelsspesen zusammen aus:

I. **Frachtlohn**, meist nach dem Gewichte der Waaren berechnet, bei Eisenbahn- und Dampfschiff-Transport in der Regel durch feste Tarife bestimmt, bei Versendungen durch Fuhrleute, Segelschiffe, Caravanen 2c. von Fall zu Fall ausbedungen. (Ausführl. siehe unten bei Frachtgeschäft).

II. **Beschädigung und Verderb der Waaren**. Soweit diese nicht etwa durch eine Transportversicherung gedeckt sind, muß der möglicher Weise hiedurch zugehende Schaden unter die Kosten des Waarenbezugs eingerechnet werden.

Manche Waaren sind von der Transportversicherung ganz oder bis zu gewissen Werthbeträgen ausgeschlossen, eventuell nur bedingungsweise entschädigt.

III. **Transportversicherungs-Prämien** (siehe Versicherungswesen).

IV. **Emballage** (siehe oben).

V. **Zölle** (Mauthen) und Gebühren, die entweder beim Ueberschreiten der Landesgrenze oder beim Befahren gewisser Land- und Wasserwege, (Canalgebühren, Brückengelder, Chausseegelder, Flußzölle), beim Einlaufen in Häfen (Hafen- und Leuchtthurmgebühren, Waag- und Krahngebühren). Diese Auslagen werden meist vom Frachtführer getragen und sodann verrechnet.

VI. **Lagergeld** (Dock- und Entrepotgebühren) bildet oft einen Bestandtheil der Waarenbezugskosten, wenn eine Waare durch Schuld des Eigenthümers beim Commissionär oder Spediteur oder unter Zollverschluß in einem Dock oder Entrepot (über die gebührenfrei gestattete Lagerfrist hinaus) gelagert war.

VII. **Provision oder Commission** ist die Gebühr des Commissionärs (nach Procenten des Werthes berechnet; vergl. unten „Commissionsgeschäft").

VIII. **Courtage** (Sensarie, Maklergebühr), Gebühr, welche der Makler für Ein- oder Verkauf von Waaren erhält.

IX. **Delcredere-Provision:** Die Vergütung, welche ein Commissionär dafür verlangt, daß er gegen seinen Committenten für das richtige Eingehen des Preises verkaufter Waaren sich verbürgt. Sie beträgt gewöhnlich 1—2 % des Werthes. Kommt auch im Wechselhandel vor.

X. **Kleine Spesen,** d. h. die Kosten für verschiedene kleine Auslagen, die unter obgenannten noch nicht einbegriffen sind. Solche Kosten entstehen in mannigfachen Formen beim Ein- und Ausladen, Lagern, Abholen und Abliefern der Waaren, beim Verkehr mit Zoll-, Hafen- und Eisenbahnbehörden, Reparatur der Verpackung u. s. f.

Usancen im Waarenhandel.

Es haben sich im Waarenhandel mancherlei Bräuche (Usancen) ausgebildet, welche theils blos an einzelnen Orten, theils in den ausgedehntesten Handelsgebieten üblich sind. Der Kaufmann, welcher mit fremden Ländern handelt, ist dringend darauf angewiesen, die Usancen jener Orte kennen zu lernen, von welchen er Waaren bezieht oder wohin er dieselben versendet.

Es beziehen sich solche Usancen auf die verschiedensten Vorkommnisse bei den Handelsgeschäften: auf die Preisbestimmung der Waaren, auf Maaß und Gewicht, Emballirung, Transportwesen, auf die Notirungen der Curszettel, die Arten und Fristen der Creditgewährung, auf Abzüge am Waarenpreise, wegen gewisser Mängel, auf die Gebühren der Makler und Commissionäre u. s. f. Einige der wichtigsten dieser Usancen sollen in Folgendem besonders erwähnt werden:

Rabatt (auch Skonto oder Diskonto), nennt man Abzüge am Preise der Waaren, welche der Verkäufer dem Käufer bewilligt entweder für eine frühere Zahlung oder als Vortheil, welchen der Großhändler dem Detailhändler gewähren will. An manchen Handelsplätzen ist für gewisse Artikel ein Uso-Rabatt gebräuchlich, ähnlich wie das Gutgewicht u. s. f. Wo die Mannigfaltigkeit der Waaren, z. B. beim Kurzwaarenhandel, es unthunlich erscheinen läßt, für verschiedene Kunden verschiedene Preise zu fordern, macht man die Preise für alle gleich und gewährt einzelnen Bevorzugten einen größeren Rabatt.

Decort. Unter Decort versteht man einen Abzug, welchen der Käufer, wenn er mit der gelieferten Waare nicht zufrieden war, von dem Kaufspreise machte. An manchen Plätzen, z. B. in Hamburg, versteht man unter Decort den gewohnheitsmäßigen Nachlaß für sofortige Bezahlung. Derartige Abzüge werden in der Regel nach Prozenten berechnet. Auf den ersten Blick scheinen solche Abzüge am Kaufspreise zum Vortheile des Käufers gesetzt; in Wahrheit aber werden die Verkäufer den hiedurch ihnen zugehenden Nachtheil schon von vornherein dadurch zu pariren suchen, daß sie den Preis der Waaren verhältnißmäßig höher ansetzen.

Tara. Wird eine Waare mit sammt ihrer Verpackung gewogen und versendet, also in Kisten, Fässern, Körben, Flaschen u. s. f., so nennt man das Gewicht der Waare mit der Packung zusammen Brutto- oder Sporko-Gewicht. Das Gewicht, welches für die Packung von Brutto abgezogen wird, heißt Tara. Zieht man die Tara vom Bruttogewichte ab, so erhält man das Nettogewicht der Waare. Sehr häufig wird bei dem Verkauf einer Waare soviel Tara gerechnet, als die Umhüllung wirklich wiegt. Bei denjenigen Waaren aber, welche im Großen vom Produktionsplatze in der dortigen Originalpackung bezogen werden, sind meistens durch das Herkommen bestimmte Gewichtssätze für die Tara angenommen, wodurch die Mühe eines besonderen Abwägens derselben erspart wird. Eine solche ein für alle Mal bestimmte Tara heißt Usotara oder usuelle Tara, während diejenige Tara, welche durch Abwägen der Umhüllung in jedem einzelnen Falle festgesetzt wird, Nettotara heißt. Das Wägen der Verpackung oder das Tariren kann vor der Verpackung oder nach der Auspackung stattfinden. Bei manchen, namentlich bei den wohlfeilsten Waaren, wird gar keine Tara berechnet; denn man nimmt an, daß die Verpackung ebensoviel werth sei wie das gleiche Gewicht der Waaren. Die Usotara wird bei solchen Waaren, wo Stück für Stück ungefähr das gleiche Gewicht haben, nach den einzelnen Stücken (Colli) berechnet; in anderen Fällen nach Prozenten vom Bruttogewicht oder auch für eine gewisse Gewichtseinheit vom Bruttogewicht. Wird außer der eigentlichen Tara auf das Nettogewicht noch etwas als Taragewicht vergütet, was namentlich bei außergewöhnlichen Verpackungen der Fall ist, so nennt man dieß Supertara (Sopratara oder Extratara).

G u t g e w i c h t ist ein Nachlaß am Gewichte, welchen namentlich an den Seeplätzen die Großhändler von Colonial- oder Droguerie-Waaren ihren Abnehmern bewilligen, um sie für den Abgang durch den Transport und für Ungenauigkeiten oder Unterschiede im Abwägen zu entschädigen. Das Gutgewicht beträgt gewöhnlich $^1/_2$ bis 2 %, ist aber auf den verschiedenen Handelsplätzen, wo es noch üblich ist, sehr verschieden. Es wird meistens vom Nettogewichte berechnet; in Hamburg aber ausnahmsweise vom Bruttogewichte. Ausnahmsweise kommt außer dem Gutgewichte auch noch ein sog. A u s s c h l a g besonders in Abzug. Derselbe ist ebenfalls eine Art Gewichtsvergütung.

Fusti rc. Unter F u s t i versteht man Abzüge, welche der Käufer dem Verkäufer im Preise der Waare macht für gewisse unbrauchbare oder unreine Bestandtheile der Waaren: Blätter, Stile, Steine, Staub u. dergl. Derartige Abzüge verschwinden indessen mehr und mehr aus den Waarenrechnungen. Unter R e f a k t i e versteht man solche Gewichtsvergütung, welche vom Verkäufer dem Käufer wegen theilweiser Beschädigung der Waaren zugestanden wird. L e k k a g e ist namentlich im Seehandel dasjenige, was entweder durch Liegen oder beim Transporte durch Auslaufen oder Verrinnen von Flüssigkeiten verloren geht. Für das Ausgelaufene wird von dem Waarenempfänger gewohnheitsmäßig ein

gewisser Abzug gemacht. Die Transportunternehmungen können für die Leckage nicht verantwortlich gemacht werden. Besemschon ist das, was beim Entleeren der Waare aus Kisten oder Fässern am Holze hängen bleibt und ebenfalls durch einen unbedeutenden Abzug berechnet werden kann.

IV. Formen des Waarenhandels.

Unter Bezugnahme auf die oben gegebenen Eintheilungen des Handels sollen in Folgendem die wichtigsten Formen des Waarenhandels und das verwandte Geschäft der Fracht und Spedition eingehendere Betrachtung erfahren.

Der Binnenhandel.

Der Binnenhandel hat nicht den großartigen Umfang und die Wichtigkeit im Welthandel wie das überseeische Geschäft. Es ist auch im Binnenhandel immer nur ein kleiner Theil aller stattfindenden Einkäufe und Verkäufe in wirklich kaufmännischer Weise vollzogen. Eine Menge von landwirthschaftlichen und auch von Fabrikerzeugnissen, ferner die meisten Handwerksprodukte werden von den Producenten direkt oder etwa durch Vermittelung des Kleinhändlers an die Consumenten verkauft. Je weniger ausgebildet der Handel eines Landes ist, um so häufiger wird ein solcher direkter Verkehr zwischen Producenten und Consumenten stattfinden. Während z. B. in England die Producenten nicht mehr mit dem Verkaufe sehr beschäftigt sind, sondern den Kaufleuten den Vertrieb überlassen, ist in Deutschland ein directes Geschäft zwischen dem Producenten und Consumenten viel häufiger.

Die Concurrenz der Geschäfte ist im Binnenhandel eine viel größere als im überseeischen Geschäfte, und zwar vorzugsweise wegen des größeren Risico's, welches mit dem überseeischen Geschäfte verbunden ist und wegen der nothwendigen größeren Erfahrung und Geschäftskenntniß, ohne welche das letztere unmöglich ist. Auf der anderen Seite hat freilich auch das Binnengeschäft, wenn es irgendwie in's Große getrieben werden soll, seine Schwierigkeiten, und es liegen diese Schwierigkeiten vor Allem darin, daß im Binnenhandel der Kaufmann viel größere Anstrengungen machen muß und einen viel gründlicheren Einblick in das Wesen der Produktion und in die Bedürfnisse der Consumtion haben muß, um dem Producenten das Verkaufen an den Consumenten und umgekehrt dem Consumenten das Einkaufen beim Producenten vollständig aus den Händen zu winden. Eine andere Schwierigkeit des Binnenhandels gegenüber dem Seehandel liegt darin, daß der Kaufmann im ersteren Falle in der Regel mit gebildeteren Menschenklassen zu thun hat und daher auch selbst für seinen Beruf eine gewisse sorgfältige Ausbildung bedarf.

Die Plätze, wo der große Binnenhandel vorzugsweise zur Blüthe kommen kann, sind nicht immer die Seeplätze. Es kommt wesentlich auf den bebetreffenden Geschäftszweig an. Können Waareneinkäufe am besten an Seeplätzen stattfinden, um dann in das Binnenland vertheilt zu werden, so ist natürlich auch der Seeplatz als Sitz des Geschäftes am meisten geeignet, bei anderen Fällen ist nicht der Ankaufsplatz der Güter der passendste Sitz des Geschäftes, sondern derjenige Platz, von welchem aus man einen Absatz am besten betreiben kann. Manche Plätze sind günstig für den Einkauf, andere

sind günstig für den Verkauf. Ein Geschäft, welches auf einen weiten Absatzkreis rechnen muß, wird sich am besten möglichst nahe oder im Centrum des Produktionsgebietes niederlassen müssen. Ein Geschäft dagegen, das nur auf einen kleinen Absatzkreis sich beschränkt, wird sich vortheilhafter im Centrum des Absatzgebietes niederlassen. Sind die Produktionsgebiete oder Absatzgebiete zersplittert, so wird für den Sitz des Geschäftes bald das eine bald das andere werthvoller sein. Zur Berücksichtigung der Produktion und der Absatzgebiete tritt aber bei der Auswahl des Geschäftssitzes auch noch die Berücksichtigung der Transportgelegenheiten.

Unter Stapelplätzen versteht man die Centralpunkte, an welchen eine Waare aus den Produktionsplätzen zunächst in den Handel kommt. Es ist begreiflich, daß der Waarenbezug sich zunächst nach den Stapelplätzen wenden muß, um möglichst direkt zwischen Produktion und Consumtion zu vermitteln. Die Stapelplätze werden auch in der Regel die Preise der Stapelwaaren bilden.

Das Platzgeschäft.

Unter dem sog. Platzgeschäfte versteht man jenen Handelsumsatz, wobei die Waare sich nicht von dem Orte, in welchem sie sich befindet, entfernt. Diese Unbeweglichkeit geht soweit, daß manchmal die Waare ohne die Pack- und Lagerhäuser zu verlassen, mehrmals die Besitzer wechseln kann. Das ist freilich eine Entartung des Platzgeschäftes. Denn in diesem Falle verweilen die Waaren längere oder kürzere Zeit in den Händen verschiedener Handeltreibenden, welche zwischen dem Produzenten und Consumenten stehen. In der Regel wird dabei ebensoviel gewonnen als verloren, ohne daß die ganze Wirthschaft eine Bereicherung erfährt. Das Platzgeschäft ist ein Resultat der im Handel eingeführten Arbeitstheilung und vorzugsweise an den Seeplätzen entstanden. Es entstand, indem einzelne Geschäfte sich vorzugsweise dem Importgeschäfte, andere dem Ausfuhrgeschäfte widmeten und zwischen diesen Verbindungsglieder entstanden, welche Waaren von den Importeurs ankaufen, um an die Versender zu verkaufen und ihren Gewinn in den zeitlichen Preisunterschieden zu suchen. Wo das Platzgeschäft nicht bis in eine mehr dem Spiel ähnliche Spekulation entartet ist, da erscheint es als ein Verbindungsglied von durch die Arbeitstheilung getrennten, regelmäßigen Geschäften. Wenn es ein vernünftiges und ersprießliches Geschäft bleiben will, so kann es sich nur an den Stapelplätzen der Waaren ausbilden. Und zwar vorzugsweise an den wichtigeren Stapelplätzen, wo größere Massen von einer und derselben Waarengattung zugeführt und versendet werden.

In dem entarteten Platzgeschäfte werden Käufe und Verkäufe über Waaren abgeschlossen, ohne daß auf Seite des Käufers oder Verkäufers die Absicht besteht, das Geschäft zu verwirklichen; sondern der ganze Zweck des Geschäftsabschlusses ist nur die schließliche Ausgleichung der Differenz zwischen dem vereinbarten Preise und dem Preise, der sich am Lieferungstage wirklich herausstellen wird.

Das überseeische Geschäft.

Wesen und Bedingungen. Das sog. überseeische Geschäft charakterisirt sich vor Allem dadurch, daß es nicht für den kleinen, sondern nur für den großen Betrieb geeignet ist. Es finden freilich innerhalb dieses Geschäftes noch wesentliche Unterschiede statt, je nachdem es nach solchen Ländern geht, welche

mittels Dampfschiffen und Telegraphen mit Europa verbunden sind, oder nach solchen Ländern, mit welchen keine solche Transport-Beziehungen bestehen. Während bei den Handelsverbindungen mit den erstgenannten Ländern die starke Concurrenz bedeutende Gewinnste nicht leicht mehr zuläßt, ist die Aussicht auf solche bei der zweitgenannten Gruppe von Ländern noch vorhanden.

Eine wichtige Bedingung des überseeischen Geschäftes liegt darin, daß seine Unternehmungen ununterbrochene sein müssen. Wie es in dem sog. Platzgeschäfte mit Schwierigkeiten und Gefahren verknüpft ist, von einem zum anderen Artikel überzuspringen, so ist es im überseeischen Geschäfte schwierig, von einem Platze zum anderen sich zu wenden. Das richtige überseeische Geschäft besteht vielmehr in regelmäßig sich wiederholenden Unternehmungen.

Eine Arbeitstheilung im überseeischen Handelsgeschäfte wird vor Allem dadurch eingeführt werden müssen, daß das Einfuhrgeschäft vom Ausfuhrgeschäfte getrennt wird. So gibt es z. B. nach den Vereinigten Staaten ein besonderes Tabaks- und ein besonderes Baumwollgeschäft, nach Ostindien ein besonderes Reis- und ein besonderes Theegeschäft, wobei die Ausfuhr wieder in anderen Händen liegt. Das gilt jedoch nur für das überseeische Geschäft nach solchen Ländern, deren Handel schon lebhaft entwickelt ist. Anders ist es in solchen Ländern, wo der Handel noch wenig entwickelt ist. Wenn man also nach Ländern der letzteren Art handelt, so wird man gut thun, das Geschäft auf alle in der bezüglichen Richtung überhaupt vorkommenden Artikel auszudehnen. Diese Unterscheidung hat ihren Grund in den einfachsten Regeln der Arbeitstheilung. Dort, wo der Verkehr überhaupt schon groß ist, muß sich sowohl die Arbeitskraft als das Capital auf einzelne Theile beschränken; dort dagegen, wo der Verkehr noch unbedeutend ist, muß eine Arbeitscumulation stattfinden, es muß die ganze vorhandene Handelsgelegenheit ergriffen werden, um die Capitalien und Arbeitskräfte des Geschäftes hinreichend ausnützen zu können. Zwischen Ländern mit hochausgebildetem Verkehr und jenen mit noch nicht entwickeltem Verkehr finden sich manche Zwischenstufen, die dann natürlich auch durch einen höheren oder geringeren Grad von Arbeitstheilung berücksichtigt werden müssen.

Der Seetransport insbesondere. Auch bei starkem Schifffahrtsverkehr ist es nicht leicht, für die verschiedenen Arten von Transportwaaren passende Schiffe zu finden. Dadurch wird vielfach der Seehandel in gewisse Richtungen gewiesen. Wo der Seeverkehr weniger lebhaft ist und in einzelnen Richtungen erst dem Handelszuge Bahn geschafft werden muß, führen die Frachtbedürfnisse zu einer Arbeitsvereinigung. Dann wird sich die Schifffahrt bald nach den Frachtbedürfnissen, bald umgekehrt die verschiedenen Handelszweige nach der vorhandenen Schifffahrtsgelegenheit richten müssen.

Bei manchen Zweigen des Seehandels sind bestimmte Eigenthümlichkeiten der Fahrzeuge erforderlich, ebenso verlangen auch manche Richtungen des Seehandels besondere Fahrzeuge. Daher ist es in manchen Zweigen des Seehandels nöthig, mit eigenen Schiffen den Transport zu besorgen. Hiebei sind die Preise der Fracht und die Preise der Waaren immer neben einander und miteinander in Berechnung zu ziehen. Der Seehandel unterscheidet sich wesentlich vom Landhandel dadurch, daß bei letzterem insbesondere seit Erbauung der Eisenbahnen die Transportpreise viel feststehender sind, während im Seehandel diese Preise je nach der Zahl der vorhandenen Schiffe und je nach der Menge der zu transportirenden Waaren beweglich sind. Eine wirthschaftliche Mittelstufe zwischen diesen beiden Gegensätzen bildet im über-

seeischen Geschäfte der Handel nach solchen Ländern, wo regelmäßige Dampfschiffverbindungen bestehen und regelmäßige Transportgelegenheiten mit feststehenden Frachtpreisen bieten; ebenso auch im Landhandel diejenigen Transportwege, wo noch keine Eisenbahnen bestehen und deßhalb bei einzelnen Frachtunternehmern über die Frachtpreise und die Transportbedingungen einzelne Verträge abgeschlossen werden müssen.

In der Regel steigen die Schifffahrtsgelegenheiten in gleichem Maße wie die Menge der zu transportirenden Waaren sich vermehrt.

Wenn es auch für den im Inlande sich ergebenden Preis der Waare gleichgiltig ist, ob die Einkaufspreise der Waaren niedrig und die Schifffrachten hoch oder umgekehrt die Schifffrachten niedrig und die Waarenpreise hoch sind, so ist das doch für das Risiko des ganzen Geschäftes keineswegs gleichgiltig. Es macht offenbar einen großen Unterschied im geschäftlichen Risiko, ob die Schwankungen im kaufmännischen Gewinne hauptsächlich durch die Schifffrachten oder ob sie hauptsächlich durch die Waarenpreise verursacht werden. Denn in den meisten Fällen ist die Möglichkeit einer Verbesserung oder Regulirung der Transportmittel eine ganz andere als die Möglichkeit einer Verstärkung der Produktion und Erweiterung der Einkaufsgebote.

Bei dem innigen Zusammenhange von Waarenpreisen und Schiffsfrachten kommt begreiflicherweise auch das Gewicht und der Umfang der Waare im Verhältniß zu ihrem Werthe sehr in Betracht. Wenn vorzugsweise Waaren von großem Umfange und verhältnißmäßig geringem Werthe gehandelt werden, sind die Segelschiffe gesuchter, weil diese bei wohlfeilen Frachtsätzen hinreichenden Raum für die Waaren bieten können. Für Waaren geringeren Umfanges und von größerem Werthe sind dagegen die Dampfschiffe gesucht mit höheren Frachtpreisen. Die Raschheit der Dampfschiffsbeförderung vermindert den Zinsverlust, welcher zwischen Einkauf und Verkauf dem Kaufmann an seinen Gütervorräthen zugeht. Und zwar ist dieser Gewinn am Zinse in der Regel ein größerer, als der Unterschied zwischen den niedrigeren Frachtpreisen der Segelschiffe und den höheren Frachtpreisen der Dampfschiffe.

Auf die Preise der Güter des Seehandels wirken nicht allein die vorhandenen, sondern auch die erwarteten Schiffe, und zwar in dem Grade, als ihre Ankunft mehr oder weniger wahrscheinlich ist.

Im Allgemeinen richten sich die Schiffe mehr nach den Bedürfnissen der Waarenbewegung als umgekehrt. Sofern die Schiffe überhaupt für alle Meere geeignet sind, werden sie in der Regel den Bedürfnissen des Waarenhandels ihre Richtung anpassen. Doch gibt es hievon Ausnahmen, denn die Schiffe mancher Nationen gehen nicht gerne aus den heimischen Gewässern.

In vielen Fällen ist für den Seehandel nicht allein die Größe, sondern auch die Qualität des zur Verfügung stehenden Schiffsraumes wichtig. Manche Waaren, z. B. Thee, Indigo und dergleichen können nicht in alten und schlechten Fahrzeugen transportirt werden, welche vielleicht für Holztransport noch ganz vorzüglich sind.

Das Angebot von Schiffsräumen in Küstenfahrern kann auf den transatlantischen Güterverkehr keinen Einfluß nehmen, während umgekehrt Schiffe, die für längere Fahrt berechnet sind, auch wohl für den Küstentransport verwendet werden können.

Für den Kaufmann sind, wie für den Schifffahrtsunternehmer, mehrere kleinere Schiffe nicht so vortheilhaft wie ein großes; für den Kaufmann hauptsächlich wegen der unvortheilhafteren Stauung.

Wegen der innigen Verbindung des Seehandels mit der Schiffsfracht muß bei der ganzen Speculation, in jedem Ankaufe und Verkaufe von größeren Waarenmengen immer auch die mögliche Frachtgelegenheit berücksichtigt werden. Daher kommt es, daß bei größeren Waarenmengen, welche verschifft werden sollen, immer schon mit dem Einkaufe der Waaren zugleich auch für den nöthigen Schiffsraum zur Verfrachtung gesorgt werden muß und daß der Geschäftsabschluß über den Waarenankauf wie über die Verfrachtung Hand in Hand gehen muß. Freilich kann es unter Umständen auch vortheilhaft sein, den Abschluß der Fracht vor dem Kaufsabschlusse — oder umgekehrt — zu vollziehen.

Bei Einkaufsaufträgen im transatlantischen Handel ist es rathsam, eine äußerste Preisgrenze für Waarenpreise und Fracht zusammen vorzuschreiben.

Combination überseeischer Geschäfte. Die geographischen Eigenthümlichkeiten, die verschiedenen Transportwege, die Produktions- und Handelsverhältnisse derjenigen Länder, welche bei gewissen Seereisen berührt werden, lassen es sehr häufig als vortheilhaft erscheinen, wenn man Geschäfte, die sonst gar keine innere Verwandtschaft haben, mit einander combinirt.

In vielen Fällen gibt die Berührung oder auch nur die Nähe mancher Länder mit gewissen Waaren Veranlassung, daß man sie bei andern Geschäften mit berücksichtige. Daraus folgt dann, daß Kaufleute einer Nation manchmal die Handelsgeschäfte einer andern Nation mitbesorgen.

Befrachtung der Schiffe. Die Befrachtung der Schiffe muß natürlich mit Berücksichtigung der zu transportirenden Waaren vorgenommen werden. Deshalb muß schon bei der Wahl des Fahrzeuges seine Tauglichkeit, seine Größe und Qualität für den Waarentransport berücksichtigt werden. Den wichtigsten Anhaltspunkt für die Tragfähigkeit der Schiffe bildet die Messung, welche durch die Seebehörde vorgenommen wird. Aber selbst Schiffe von ganz gleicher Messung laden nicht immer die gleichen Waarenmengen; so können in der Regel neuere Schiffe leicht etwas mehr tragen, als ältere bei gleichem Tonnengehalt.

Wenn für ein bestimmtes Geschäft blos große Schiffe disponibel sind, welche ein Kaufmann nicht ganz befrachten kann, so müssen sich, wozu häufig Gelegenheit geboten ist, mehrere an der Befrachtung betheiligen. Hiezu ist aber nothwendig, daß die von den verschiedenen Transportanten geladenen Waaren auch eine solche getheilte Ladung gestatten. Wenn die zu ladende Waarenmenge sehr klein ist, so ist es üblich, dieselbe einem anderen größeren Verfrachter als Beiladung zu übergeben.

Manche Waarengattungen erfordern ganz besondere Fahrzeuge, z. B. Bauholz, und für derartige Transportarten muß natürlich eine Prüfung des Schiffes durch den Verfrachter vorangehen.

Die Qualität der Schiffe wird je nach der Art der Transportwaaren in besondere Berücksichtigung gezogen werden müssen. Es hängt diese Qualität ab von dem Materiale der Schiffe, von ihrem Alter, von der Classifikation durch die betreffenden Seebehörden, aber auch von der Tüchtigkeit der Bemannung. Letztere bleibt zu häufig ohne Berücksichtigung, weil viele Kaufleute, die Seehandel treiben, von der Technik der Seefahrt zu wenig verstehen.

Neben der Qualität des Schiffes ist auch sein Tiefgang zu berücksichtigen; denn eine Menge Häfen sind nur Schiffen von einem gewissen Tiefgange zugänglich.

Die Bauart des Schiffes ist nur insoferne für den Kaufmann von Be-

deutung, als dieselbe auf die Schnelligkeit Einfluß nimmt. Ueber diese aber gibt eigentlich nur die Erfahrung hinreichende Aufschlüsse. Bei manchen Waaren wird freilich die Schnelligkeit des Schiffes sehr wesentlich in Betracht gezogen werden müssen.

Die mittlere Dauer des Transportes ist für das Geschäft begreiflicher Weise auch von Wichtigkeit. Bei Segelschiffen muß diese Dauer von vornherein auf einen größeren Spielraum berechnet sein.

Unterhandlungen über die Schiffbefrachtungen werden am besten nicht vom Kaufmanne selbst, sondern in seinem Auftrage durch den Schiffsmakler geführt. An die Schiffsmakler wenden sich auch in der Regel die Schiffer und die Rheder, so daß man bei den Schiffsmaklern am leichtesten Gelegenheit und Auswahl für Verfrachten findet.

Die beim Abschlusse von Schiffsfrachtgeschäften üblichen Frachtverträge, sowie die Connossamente müssen bei einer Betrachtung der Rechtsgeschäfte des Seehandels ihre Berücksichtigung finden.

Das Lieferungsgeschäft.

Das Lieferungsgeschäft kommt nicht allein im Papierhandel, sondern auch im Waarenhandel sehr häufig vor. Es ist dann vorhanden, wenn es sich bei Kauf und Verkauf nicht um solche Waaren, welche schon disponibel sind, sondern um solche, welche erst geliefert werden müssen, handelt. Es erfordert dieß im Geschäfte jedenfalls eine größere Vorsicht als das Geschäft mit schon disponiblen Waaren. Namentlich ist solche Vorsicht geboten bei jenen Waaren, deren Preise lebhaften Schwankungen unterliegen. In diesem Falle erscheint das Geschäft vorzugsweise als Spekulationsgeschäft. Das Lieferungsgeschäft bei Waaren ist wieder verschieden je nachdem es sich um solche Waaren handelt, welche schon existiren, die aber erst ankommen müssen, oder um solche, deren Produktion noch ausständig ist. Das Lieferungsgeschäft mit solchen Waaren, deren Ankunft noch bevorsteht, kommt vorzugsweise an den Seeplätzen vor. Bei solchen Lieferungsgeschäften ist der Einkauf mit keiner besonderen Spekulationsgefahr verbunden. Bei denjenigen Lieferungsgeschäften dagegen, wo die Waare vom Verkäufer erst in Folge des Lieferungsgeschäftes beschafft werden soll, ist große Vorsicht nöthig.

Die geringsten Gefahren sind mit dem Lieferungsgeschäfte dann verbunden, wenn es dem Verhältnisse der Produktion zur Consumtion möglichst nahe steht. Aber auch dann sind in manchen Artikeln noch bedeutende Unterschiede. So ist es offenbar etwas ganz anderes, ob man mit einem Landwirthe über seine Getreide- oder Wollernten ein Lieferungsgeschäft abschließt, oder ob man mit einem Steinkohlenbergwerk ein Lieferungsgeschäft über eine Quantität Kohlen abschließt.

Bei dem Abschlusse der Lieferungsgeschäfte ist besondere Aufmerksamkeit bezüglich der Feststellung der Bedingungen nothwendig. Das gilt namentlich für die Beschaffenheit der zu liefernden Waare. Manche Waaren, deren Beschaffenheit sich nur schwer genau bestimmen läßt, eignen sich überhaupt nicht zu Lieferungsgeschäften oder nur unter vollkommen zuverlässigen und erprobten Geschäftsleuten.

Die Speculation im Lieferungsgeschäfte ist meist folgende: Sehr häufig ist der Verkäufer beim Abschlusse des Geschäftes noch nicht Eigenthümer der Waare, welche er verkauft. Er verkauft dieselbe vielmehr in der Hoffnung, daß er bis zum Tage der Ablieferung zu einem wohlfeileren Preise werde

einkaufen können als zu dem, zu welchem er verkauft hat. Der Käufer, welcher auf Lieferung kauft, hat eine andere Meinung vom Gange des Preises. Er erwartet, daß der Preis bis zum Tage der Lieferung steigen werde und daß er demnach um einen geringeren Preis eingekauft haben werde als derjenige ist, um welchen er dann wieder verkauft hat. Im Lieferungsgeschäfte stehen also die Interessen der Parteien sich direkt gegenüber und was der Eine gewinnt, muß der Andere nothwendig verlieren. Das Streben nach großen Gewinnsten hat es üblich gemacht, daß die Lieferungsgeschäfte regelmäßig über sehr bedeutende Quantitäten abgeschlossen werden. Die Gegenstände derartiger Käufe sind in der Regel solche, welche nach ihrer Natur wechselnde Preise haben und also ein offenes Feld für Vermuthungen über ihren zukünftigen Preis bieten. Hieher gehören namentlich einzelne Landesprodukte, deren Preis nach den Ernteerträgen großen Schwankungen unterliegt: Getreide, Spiritus, Oel; aus gleichem Grunde die Baumwolle, auch manche andere Artikel wie Talg, Petroleum. Sehr häufig haben beide Parteien beim Abschluß derartiger Käufe gar nicht die Absicht, daß die Waare wirklich geliefert und übernommen werden soll und gehen auch gar nicht darauf aus, die Waare anzukaufen, sondern haben lediglich die schließliche Ausgleichung durch Bezahlung der Preisdifferenz in Absicht. Bei diesem Falle wird das Lieferungsgeschäft zum Differenzgeschäft. (Ausführlicheres darüber unten).

Der Kleinhandel.

Beim Kleinhandel ist der eigentlich commercielle Schwerpunkt nicht im Verkaufe, sondern im Ankaufe zu suchen. Beim Einkaufe hat man darauf zu sehen, diejenigen Waaren zu beschaffen, die der Kreis der Consumenten, auf welche der Laden berechnet ist, verlangt und diese Waaren zu entsprechenden Preisen und in den dem Publikum am meisten zusagenden Quantitäten zu beschaffen. Um gut einkaufen zu können, ist es aber nothwendig, viel zu kaufen; nur bei größeren Quantitäten wird der Kleinhändler gegenüber dem Großhändler oder gegenüber dem Fabrikanten Gelegenheit zu vortheilhaften Geschäftsabschlüssen finden. Es wird dieß begreiflicher Weise um so leichter sein, je mehr sich auch das Ladengeschäft auf wenige Artikel beschränkt.

Für den Verkauf im Ladengeschäfte ist begreiflicher Weise die Gewandtheit des Verkäufers von größerer Wichtigkeit, denn dieselbe wird von Consumenten immer dann berücksichtigt, wenn dieselben zwischen Geschäften mit gleich guten Waaren die Auswahl haben. Aber die geschäftliche Gewandtheit im Verkaufe an das Publikum ist doch für den schließlichen Ertrag des Geschäftes minder wichtig als der Einkauf. Hat man gut eingekauft, so ist es rationell und anständig, auf den einmal angesetzten Verkaufspreisen zu bestehen und das im Publikum noch vielfach übliche Feilschen möglichst zu beseitigen.

Die Lage des Ladengeschäftes ist begreiflicher Weise für den Verkauf auch nicht gleichgiltig. Häufig aber kann man sich in Bezug auf eine mehr oder weniger vortheilhafte Geschäftslage täuschen. Das Publikum läßt sich keineswegs immer durch die Gunst der Lage verführen von einem gewohnten Geschäfte abzugehen und sich einem neuen zuzuwenden.

Der Detailhandel pflegt die Waaren häufig unverhältnißmäßig zu vertheuern und damit den Absatzkreis zu beschränken. Oft werden durch ihn die Wirkungen von Verminderungen der Produktionskosten ganz paralysirt. Tritt in den Preisen der Waaren eine Verwohlfeilerung ein, so kommt diese in der

Regel dem Kleinhändler zu gut. Denn während der Großhändler keine örtliche Beschränktheit des Absatzes kennt und daher durch die Concurrenz genöthigt wird, bei einer Verwohlfeilerung des Produktes dasselbe auch wirklich billiger abzugeben, besteht für den Kleinhändler ein solcher Zwang nicht, weil das Publikum nicht so rasch den wahren Preis der Waare erfährt und aus Gewohnheit und Bequemlichkeit bei einem Detailgeschäft bleibt, ohne sich zu vergewissern, ob dasselbe nicht allzuviel auf den Preis der Waare daraufschlägt. Ein Hauptgewinn des Producenten, der durch vermehrte Consumtion herbeizuführende Mehrabsatz, wird ihm dadurch entzogen. Wäre der Detailhandel so organisirt, daß die Verwohlfeilerung eines Produktes auch gleich vom Publikum empfunden würde, so wäre die Wirkung ganz anders.

Das Commissionsgeschäft.

Unter dem Commissionsgeschäft versteht man im Gegensatze zum Eigenhandel dasjenige Geschäft, wobei Jemandem die Befugniß ertheilt wird, etwas im Namen eines Auftraggebers zu thun. Das Commissionsgeschäft kommt im Werthpapierhandel wie auch im Waarenhandel vor. Der beauftragte Commissionär erhält für seine Bemühung eine Gebühr, welche Provision, mitunter auch Commissionsgebühr genannt wird. Im Waarengeschäfte beträgt diese Commissionsgebühr 1—2 %, in Manufakturwaaren häufig noch mehr. Der Commissionshandel ist in Folge jener Erleichterungen entstanden, welche der Handel durch die Verbesserung des Credites und des Transportwesens erfuhr. Seit der Einführung dieser Verbesserungen, namentlich des Wechselgeschäftes und der neueren Transportwerkzeuge ist der Kaufmann nicht mehr genöthigt, in Person an Ort und Stelle seinen Bedarf an Waaren einzukaufen oder seinen Vorrath zu verkaufen. Er konnte vielmehr einmal vorhandene geschäftliche Verbindungen leicht brieflich fortsetzen und Waaren durch seine Handelsfreunde einkaufen oder verkaufen lassen, während die Zahlungen dafür mit Leichtigkeit in Wechseln zu machen, respektive zu empfangen waren. So konnte der Commissionshandel entstehen und sich immer mehr ausbreiten.

Das Commissionsgeschäft findet sich

1. im Waarengeschäfte als Einkaufs- und Verkaufs-Commission;
2. im Wechselgeschäfte, wobei der Commissionär ebenso wie der Banquier den Einkauf und den Verkauf, die Annahme und die Einziehung von Wechseln besorgt, acceptirt, trassirt und remittirt;
3. im Assecuranzgeschäfte, wo der Commissionär Assecuranzen, entweder selbst übernimmt und sich die Prämie bezahlen läßt oder die Assecuranz durch jemand anderen besorgt und an diesen die Prämie bezahlt;
4. im Speditionsgeschäfte, wo aber der Commissionär Spediteur genannt wird.

Das Commissionsgeschäft kann, obgleich es sich um die Ausführung geschäftlicher Aufträge Anderer handelt, doch nicht ohne eine gewisse Grundlage von Capital und Credit betrieben werden, weil der Commissionär oft in die Lage kommt, Vorschüsse auf Waaren zu machen oder Zahlungen abwarten zu müssen.

Sehr häufig kann sich der Commissionär auch nicht auf das eigentliche Commissionsgeschäft beschränken, namentlich dann nicht, wenn in diesem Geschäfte schon eine lebhafte Concurrenz mit starker Capitals-Anlage sich findet. Unter solchen Umständen wird häufig der Commissionär Veranlassung haben, entweder geradezu ein Lager zu halten oder gelegentlich seinem Concurrenten durch Vorkauf den Rang abzulaufen oder den Käufern durch starken Credit Erleichterungen zu bieten.

Die günstigste Gelegenheit zum Waaren-Commissionsgeschäft findet sich für den Einkauf an Plätzen, die an Capitalien noch arm, aber doch gute Plätze für Einkauf vielfach bekannter Waaren sind. Solche capitalsarme Plätze oder vielmehr die an ihnen befindlichen Kaufleute sind häufig nicht im Stande, Verkäufe für eigene Rechnung abzuschließen oder sonst Erleichterungen zu bieten. So wird z. B. der Getreidehandel in den Häfen des schwarzen Meeres mit England sehr stark commissionsweise betrieben.

Für kleine Geschäfte eignet sich der Commissionsauftrag nicht, weil die Erledigung von kleinen Aufträgen ebensoviel Mühe verursacht, als die von größeren, so daß die Provision von kleinen Aufträgen den Commissionär nicht hinreichend zur nöthigen Sorgfalt veranlassen kann.

Ein Uebelstand bei dem Commissionsgeschäfte sind die Commissionsrechnungen, welche der Commissionär, der ein Geschäft für den Committenten besorgt hat, dem letzteren ausstellt und welche sehr häufig Gegenstand späterer Klagen über zu hohe Kostenansätze werden. In vielen Fällen wird es rathsam sein, auf eine specificirte Rechnung für das Commissionsgeschäft zu verzichten und mit dem Commissionär einen Preis zu vereinbaren, welcher alle Kosten und die Commission zusammenfaßt. Die fortwährenden Klagen des Committenten über die zu hohen Kostenansätze in der Commissionsrechnung werden den Commissionär veranlassen, die Kosten in den Preis zu verstecken.

Wichtig ist es auch in dem Commissionsgeschäfte, mit den Commissionären nicht häufig zu wechseln. Denn zu häufiger Wechsel läßt mit keinem Commissionär in eine feste Stellung kommen.

Je größer ein Geschäft ist, um so besser eignet sich dasselbe zur Erledigung durch Commission.

Von der Ankaufscommission ist nicht allein rechtlich, sondern auch geschäftlich die Verkaufscommission oder Consignation zu unterscheiden. In der Regel versteht man unter Consignationsgeschäften diejenigen, welche ein Handelshaus in einer Seestadt treibt, indem es an sich Waaren auf eigenen oder auf fremden Schiffen zum Verkaufe adressiren läßt und darauf Vorschüsse gewährt, gewöhnlich bis zwei Drittheile des Werthes der Waaren. Um das Consignationsgeschäft im großen Style betreiben zu können, sind Verbindungen mit überseeischen Ländern und wegen der nöthigen Vorschüsse auch ein größeres Capital, als für gewöhnliche Commissionsgeschäfte, nothwendig.

Um sich Consignationswaaren zu verschaffen, ist es vortheilhaft, wenn der Kaufmann die Schiffscapitäne in seine Interessen zieht und ihnen für ihre Bemühungen, welche ihnen die Consignationswaaren verursachen, Prämien zusichert.

Der Ausdruck Consignation ist auch gebräuchlich für solche Waaren, welche man den Schiffern zum Verkaufe mitgibt.

Die Stapelplätze der Produktionsländer sind demnach das Gebiet, wo die Consignationen wurzeln, und die Stapelplätze der Consumtionsländer sind das natürliche Ziel, nach welchen die Consignationen gerichtet sein müssen. An den Nebenmärkten dagegen ist das Consignationsgeschäft immer ein gefährliches.

Auch die Gefahr und der Spekulationscharakter der Consignationen ist sehr verschieden je nach den Waaren. In solchen Artikeln, die nicht regelmäßig, sondern nur unter gewissen Umständen nach anderen Plätzen gehen, fehlt oft die Zeit zu festen Geschäften, so daß man, um die Gelegenheit zu günstigen Unternehmungen nicht zu versäumen, häufig sofort zur Abladung schreiten muß.

Eine wesentliche Bedingung für das Gelingen des Commissionsgeschäftes ist, daß man zu Consignataren rechtschaffene und gewandte Häuser wählt, weil es nicht leicht möglich ist, allzu genaue Vorschriften zu geben. Der Consignirende, welcher die Waaren einem Anderen zum Verkaufe überläßt, kann ja die Absatzverhältnisse des fremden Landes, wo seine Waaren verkauft werden können, nicht genau durchschauen und auch das schwankende Angebot und die bewegliche Nachfrage nicht in jedem Augenblicke richtig beurtheilen. Wenn er daher will, daß der Consignatar in seinem Interesse handelt, wird er ihm auch bis zu einem gewissen Grade freie Hand lassen müssen.

Bei manchen Artikeln, deren Absatz nur langsam und unsicher ist und mit welchen deßwegen als mit eigenen Geschäften sich die Consignatare nicht gerne einlassen, wird sich die Consignation auch im Kleinen rechtfertigen und lohnen. Namentlich wird der Kaufmann, welcher solche Artikel verkaufen will, den Ladengeschäften gegenüber von solchen regelmäßigen kleinen Consignationen Gebrauch machen müssen. In diesem Falle nimmt die Consignation das Wesen einer Niederlage an. Dem Kleinverkäufer werden billigere Preise gestellt, unter welche er nicht herabgehen wird; für Kosten und Provision empfängt er einen gewissen Procentsatz. Dieses Verfahren eignet sich jedoch eher für Fabrikanten als für Kaufleute. Ein Geschäft, welches in Deutschland fast durchgängig in dieser Form behandelt wird, ist das Sortimentsgeschäft im Buchhandel. Der Sortimenter ist in der Regel der Consignatar des Verlegers.

Das Commissionsgeschäft ist nothwendig auf eine immer zunehmende Specialisirung angewiesen. Dieß hat seinen Grund in dem Umstande, daß ein Commissionsgeschäft noch mehr als ein anderes Geschäft auf die äußerste Rührigkeit und Sorgfalt in der Behandlung des Geschäftszweiges angewiesen ist. Sowie ein Commissionshaus eigene Unternehmungen machen würde, könnte es schon deßhalb die Interessen seiner Geschäftsfreunde nicht mehr mit der gehörigen Sorgfalt wahrnehmen. Es ist freilich sehr schwer für einen gewandten Kaufmann, sich aller eigenen Geschäfte zu enthalten und bloß immer im Auftrage Anderer zu arbeiten. Das Commissionsgeschäft ist auch in besonders hohem Grade auf den Gebrauch ausgedehnten Credites angewiesen. Damit aber diese Creditgewährung nicht allzu gefährlich wird, müssen die Credite mit besonderer Vorsicht behandelt werden.

Das Unterhändlergeschäft.

Ein Theil des Unterhändlergeschäfts, das sogenannte Maklergeschäft, ist in vielen Ländern durch handelsgesetzliche Bestimmung auf eigens angestellte Makler beschränkt. Die Makler sind nicht selbst Käufer oder Verkäufer, aber sie haben Käufer und Verkäufer hinter sich und vertreten deren wirthschaftliche Anschauungen. Wenn die Makler hinreichende Erfahrung und Geschäftskenntniß haben, um die Stimmung der Käufer und Verkäufer sicherer wiederzugeben, so sind sie für alle Geschäftszweige sehr vortheilhaft. Die Fähigkeiten, welche für das Maklergeschäft nothwendig sind, sind so ziemlich dieselben wie die zum Betrieb eines eigenen Geschäftes erforderlichen. Der eigentliche Abschluß des Geschäftes und die rechtliche Bekräftigung desselben durch die Ausstellung der Schlußnoten ist nur eine äußerliche Aufgabe; aber die Makler sind nicht bloß Vertrauenspersonen, welche Aufträge besorgen, sondern sie verfolgen auch die höhere Aufgabe, Angebot und Nachfrage in Zusammenstellung zu bringen. Soll der Makler erfolgreich wirken, so muß ein Geschäftsverkehr

am Platze bereits bestehen. An kleinen Plätzen ohne bedeutenden Verkehr kann auch das Maklergeschäft keine Ausdehnung bekommen.

Von dem Agenturgeschäft unterscheidet sich das Maklergeschäft hauptsächlich dadurch, daß das erstere nicht so streng an einen Platz gebunden ist. Die Agentur hat hauptsächlich die Waarenversendung zum Gegenstande ihrer Aufgabe.

Der Makler muß möglichst ausgedehnte Beziehungen zu den für ihn wichtigen Geschäftskreisen unterhalten und es ist seine Aufgabe, immer diejenigen Möglichkeiten klar zu stellen, von welchen seine Geschäfte abhängen und sie denjenigen Kaufleuten, zwischen welchen er Geschäfte abschließen möchte, vorzuführen. Die vorbereitende und einleitende Geschäftsthätigkeit des Agenten äußert sich hauptsächlich in dem sog. Conto finto, d. h. in der Berechnung aller derjenigen Punkte, welche bei einem vorgeschlagenen oder beabsichtigten Geschäfte zu berücksichtigen sind.

Nicht nur seine ihm äußerlich aufgetragenen Pflichten, sondern auch das eigene Interesse veranlassen den Makler zur Unparteilichkeit. An vielen Orten ist es allerdings üblich, daß der Makler immer das Interesse des Käufers vertritt. Wenn überhaupt eine Bevorzugung stattfinden soll, so ist auch in der That die Bevorzugung des Käufers richtiger als jene des Verkäufers. Prinzipiell aber ist es richtiger, wenn der Makler vollkommen unparteiisch die Interessen beider Theile im Auge hat und vertritt.

Eine häßliche Seite des Unterhändlergeschäftes ist die mit diesem Geschäft fast nothwendig verbundene Zudringlichkeit. Sie wird veranlaßt durch das bei vielen Geschäften unumgängliche Feilschen, welches, wo Geschäfte durch Unterhändler abgeschlossen werden, sich in der Person des Unterhändlers concentrirt.

Ein eigenartiger Zweig des Unterhändlergeschäftes ist die Schiffsagentur oder die Schiffsmaklerei. Sie vermittelt zwischen den Rhedern und den Waarenversendern, beredet mit beiden Theilen die Bedingungen der Fahrt, insbesondere die Höhe der Fracht, und sucht den Frachtvertrag abzuschließen. Der Schiffsmakler muß zu diesem Zwecke vor allem diejenigen Gelegenheiten zu Unternehmungen kennen, welche sich in dem Hafen, wo er sich befindet, darbieten. Ueberdieß muß er aber auch noch die Schifffahrtsgelegenheiten und Frachtbedürfnisse jener Plätze kennen, mit welchen Schiffsverkehr getrieben wird. Eine gewisse Kenntniß der Schifffahrt, des Schiffbaues und der Waarenkunde sind gleichfalls Bedingungen der Schiffsagentur.

Die Assecuranzmaklerei hat zur Aufgabe den Abschluß von Assecuranzverträgen zwischen Versicherern und Versicherten. Sie ist das Einfachste und Leichteste unter allen Maklergeschäften.

Das Frachtgeschäft.

Durch die Verbesserungen, welche im gegenwärtigen Jahrhundert mit den Transportmitteln vorgenommen wurden, sind in dem Frachtgeschäfte ganz neue, andere Verhältnisse eingetreten. Das Frachtgeschäft, welches auf dem Wege der Arbeitstheilung sich von den übrigen Handelsgeschäften allmählig losgelöst und seine eigene Entwicklung genommen hat, zeigt, ebenso wie der Handel, einen Unterschied von regelmäßigen und unregelmäßigen Geschäften. Dieser Unterschied beruht auf der größeren Regelmäßigkeit oder Unregelmäßigkeit des Waarenumlaufes überhaupt. Ein anderer charakteristischer Unterschied im Gebiete des Frachtgeschäftes ist der Unterschied von Linienfahrt und freier

Fahrt. Bei der Linienfahrt werden bestimmte Handelszüge regelmäßig befahren. Bei der sog. Freifahrt dagegen werden Verkehrsrichtungen eingeschlagen, die nicht im Bereiche des gewöhnlichen Geschäftsganges liegen. Bei der Frachtfahrt auf bestimmten Linien ist die periodische Wiederholung der Fahrten und die Feststellung bestimmter Frachtsätze nothwendig. Regelmäßigkeit der Transportbewegung und Zuverlässigkeit der Frachttarife dienen nur zur Beförderung des Waarenumlaufes. Die sogen. freie Frachtfahrt kann nur auf einer genauen Kenntniß der Handelsverhältnisse angelegt werden, sonst ist sie vollständig dem Zufalle ausgesetzt. Sie schließt sich namentlich an das überseeische Handelsgeschäft an, so daß ein Seefrachtgeschäft ohne kaufmännische Kenntniß geradezu unmöglich ist. Es kommt deßwegen häufig vor, daß Frachtgeschäft und Waarengeschäft verbunden werden, wobei bald das eine, bald das andere der beiden Geschäfte die Hauptsache ist.

Ein größerer wirthschaftlicher Unterschied innerhalb der verschiedenen Frachtgeschäfte liegt darin, ob die Frachtsätze stetig oder unstetig sind. Ob das Eine oder das Andere der Fall ist, ist keineswegs etwas Zufälliges. Sondern es ist eine wirthschaftliche Regel, daß die Frachtsätze um so stetiger sein müssen, je stetiger das Frachtverhältniß und je kleiner die angebotenen Frachtmengen im Verhältniß zu dem ganzen Geschäfte und zu den Transportmitteln sind. Dagegen kann der Frachtsatz um so mehr von einer jedesmaligen besonderen Vereinbarung abhängen, je unstetiger das Frachtbedürfniß ist und je größer die einzelnen Frachtmengen im Verhältniß zum ganzen Geschäfte und zu den Beförderungsmitteln sind.

Hieraus geht auch hervor, daß die Eisenbahnen, die frequenten Dampfschifffahrtslinien und auch die frequenteren Flußschifffahrtslinien feste Tarife haben können. Selbst für Segelschiffe, die auf den geläufigsten Cursen verkehren, finden sich regelmäßige stetige Frachtsätze, z. B. für die Segelschifffahrt zwischen Bremen und New-York. Dagegen werden für alle unregelmäßigen Frachtfahrten, z. B. für die Frachtfahrten von Landfuhrleuten oder für Seefrachten zwischen Plätzen, welche nur ausnahmsweise in direkten Verkehr treten, die Frachten besonders vereinbart.

Ein gewisses Verhältniß zwischen Frachtsatz und Waarenbewegung könnte immer vorhanden sein. Dort, wo die Frachtsätze durch jeweilige Unterhandlungen abgeschlossen werden, ergibt sich ihre Höhe als Resultat des einzelnen Geschäftes. Wo dagegen feste Frachttarife aufgestellt werden, müssen dieselben auf bestimmten Grundsätzen beruhen.

Eine feste Gestaltung der Frachttarife ist eigentlich für alle größeren Frachtunternehmungen nothwendig zur Vereinfachung des Betriebes und wegen der gleichmäßigen und allgemeinen Thätigkeit solcher Anstalten. Wären die Frachtsätze der Eisenbahnen, der Dampfschifffahrtscurse nicht tarifmäßig für längere Dauer festgesetzt, so würde in jedem einzelnen Benützungsfalle um den Preis gefeilscht werden müssen. Dies wäre offenbar bei der ausgedehnten Benützung dieser Transportanstalten ein Unding. Die festen Tarife dienen dem Vortheile sowohl der Frachtunternehmer als auch der Frachtaufgeber, indem sie das Spiel der jeweiligen Conjunctur und Concurrenz ausschließen. Vollständig wird dieses Spiel freilich nicht ausgeschlossen, weil ja doch von Zeit zu Zeit, je nachdem die Conjunctur des Verkehrs für ein Transportmittel mehr oder weniger günstig ist, Aenderungen der Tarife vorgenommen werden können. Aber ein Schwanken der Transportpreise von Tag zu Tag ist wenigstens ausgeschlossen.

Da die Transportleistnng des Frachtunternehmers in ihrem Preise denselben Bestimmungsgründen folgen muß, wie alle Preise, so frägt es sich nur noch, ob nicht einer oder der andere dieser Bestimmungsgründe im Frachtgeschäfte von besonders vorwiegender Bedeutung ist.

Wichtig ist hauptsächlich die Frage, ob der Werth der Transportleistung für das Publikum Ausschlag geben soll oder die Transportselbstkosten der Frachtunternehmungen. Der Werth der Transportleistung für die Frachtaufgeber wird sehr häufig von solchen Frachtunternehmungen als Maaßstab der Tarife benützt, welche nicht leicht in der Lage sind, wegen der Größe und wegen des zusammengesetzten Charakters ihrer Transportwerkzeuge die Frachtkosten in jedem einzelnen Falle genau zu berechnen. In diesem Falle werden die Schnelligkeit, die gebotene Bequemlichkeit, die größere oder geringere Sicherheit des Transportes, die Werthveränderungen, welche die Güter durch den Transport erfahren, ausschlaggebend für die Höhe des Frachtsatzes sein. Nothwendig ist jedoch für eine derartige Abstufung der Frachtsätze, daß das betreffende Frachtunternehmen keiner unbedingten Concurrenz ausgesetzt ist.

Alle diejenigen Frachtunternehmungen dagegen, welche einer lebhafteren Concurrenz ausgesetzt sind, werden durch dieselbe gedrängt, ihre Transportselbstkosten zum Maaßstabe ihrer Frachtsätze zu machen.

Bei allen Frachtunternehmungen lassen sich zwei Hauptgruppen von Selbstkosten unterscheiden:

1. Solche Kosten, welche unabhängig von der Entfernung sind: Einladung und Ausladung (Entlöschung) und

2. solche Kosten, welche mit den Entfernungen zusammenhängen. Für diese verschiedenen Arten von Kosten muß der Frachtsatz jedenfalls Ersatz geben. Da bei langen Fahrten die Kosten der Mühe des Ein- und Ausladens der Transportmittel nicht größer sind als bei kurzen Fahrten, so ist es ganz wirthschaftlich für lange Fahrten verhältnißmäßig geringere Frachtpreise anzusetzen als für kurze Fahrten. Dieser Grundsatz erleidet eine Abänderung, wenn die Kosten des Ein- und Ausladens ganz oder theilweise für den Frachtführer hinwegfallen und von dem Absender selbst übernommen werden.

Bezüglich der Kosten und Mühen des Transports unterscheidet man den Frachtverkehr mit und ohne Haftpflicht. Bei letzterem ist es wirthschaftlich, alle Güter ohne Rücksicht auf ihre Kostbarkeit gleichmäßig zu behandeln, während bei dem Frachtverkehr mit Haftpflicht die größere Haftpflicht für die werthvolleren Güter auch höhere Transportpreise rechtfertigt. Auch die Beschaffenheit der Güter kommt für die Beförderungskosten in Betracht. Güter, welche im Verhältnisse zu ihrer Größe schwer in's Gewicht fallen, müssen nach dem Gewichte mit Frachtsätzen belegt werden, weil bei ihnen die Schwere die Frachtkosten verursacht; sperrige Güter dagegen, welche viel Raum bei geringem Gewicht einnehmen, werden rationeller Weise nach dem Maaße bezahlt, welches sie an Raum einnehmen. Welche Güter zu der einen oder zu der anderen Gattung zu rechnen sind, kann manchmal streitig sein und muß dann besonders vereinbart werden.

Wohlfeilheit und Schnelligkeit schließen sich in Bezug auf die Transportpreise aus. Je rascher, um so theurer darf der Verkehr werden; je langsamer, um so wohlfeiler muß er sein. Nur Frachtpreise, welche diesem Verhältnisse Rechnung tragen, werden das Publikum befriedigen. Die Vermehrung der Schnelligkeit ist zum kleineren Theile eine wirthschaftliche, zum größeren Theile eine technische Aufgabe. Geschäftlich läßt sich die Schnelligkeit

bloß durch Abkürzung der Aufenthalte an den Ein- und Ausladeplätzen und an den Umladeplätzen vermehren.

Die Wohlfeilheit des Frachtgeschäftes kann durch Ausdehnung des Betriebes ohne gleichzeitige Vergrößerung der Betriebsmittel vermehrt werden. Es geschieht das durch Vervielfältigung der Fahrten. Eine Ausdehnung des Betriebes kann aber auch durch Vergrößerung der Fahrzeuge, soweit das innerhalb der Grenzen der technischen Möglichkeit beruht, stattfinden. Auf der See ist man in dieser Hinsicht freier als auf dem Lande. Eine Brigg von etwa 100 Lasten hat ungefähr 5 Mann Bemannung nöthig, ein Vollschiff von 1200 Lasten ungefähr 30 Mann. Während sich also die Tragfähigkeit der Fahrzeuge wie 1 : 12 verhält, verhält sich die Ausgabe für Mannschaft wie 1 : 6. Die Vermehrung der Transportmittel hat aber außer den technischen Grenzen auch eine gewisse Grenze in dem Vorhandensein von Waaren für die Beschäftigung der Fahrzeuge.

Die Spedition.

Die Gelegenheit zum Speditionsgeschäfte wird vorzüglich durch die geographische Lage der Handelsplätze gegeben und ist namentlich dann eine günstige, wenn bei einem Transporte wegen des Wechsels der Transportmittel die Zwischenkunft eines Geschäftsmannes nothwendig wird. Aber auch an anderen Plätzen kann das Speditionsgeschäft dann hervorgerufen und gewinnbringend werden, wenn es durch die Uebernahme von Transportbesorgungen den Geschäftsbetrieb so vereinfacht, daß dem Publikum die Benützung der Vermittlung eines Spediteurs vortheilhafter erscheint als die eigene Besorgung eines Transportes.

Der Gewinn des Speditionsgeschäftes beruht zumeist in der Ersparniß an Arbeit und Kosten durch die gleichzeitige Beförderung einer größeren Anzahl von Versendungen. Durch eine solche gleichzeitige Beförderung von Waarenversendungen lassen sich Vortheile erreichen, die bei der besonderen Beförderung aller einzelnen Sendungen nicht erzielt werden können. Die sog. Uebernahmsfracht, welche manche Spediteure zwischen solchen Orten eintreten lassen, zwischen welchen verschiedene Beförderungsanstalten, jede mit besonderen Tarifen transportiren, sind für die Kaufleute eine große Erleichterung der Preisberechnung, für den Spediteur dagegen bietet die Massenbeförderung Vortheile, die sich sonst nicht erreichen lassen. Abgesehen von anderen Umständen zieht der Spediteur auch daraus Gewinn, daß er ebenso wie die Transportanstalten jeden Bruchtheil eines Zentners bei der Frachtberechnung für voll anrechnen kann, während er selbst die Zahlung von Bruchtheilen an die Transportanstalten umgehen kann.

Das Speditionsgeschäft findet seine natürliche Grenze darin, daß je mehr es sich ausdehnt, Unterspediteure immer nothwendiger werden, welche dann leicht zu Concurrenten werden können.

Das Speditionsgeschäft wird oft mit dem Frachtgeschäfte in vortheilhafter Weise verbunden, indem bald das eine, bald das andere zur Hauptsache oder Nebensache gemacht wird.

Die Rhederei.

Das Rhedereigeschäft schließt sich sehr innig an das Waarengeschäft an. Im überseeischen Handel, welcher für seine Waarenbewegung immer längere Fristen braucht, ist mit jeder Ortsveränderung der Waaren auch eine Ver-

änderung der zeitlichen Preise verbunden. Es ist daher die Beurtheilung derjenigen geschäftlichen Erfolge, welche durch den Transport der Waaren erzielt werden, nur möglich, wenn man zugleich auch die zeitlichen Preisunterschiede beurtheilen kann, d. h. wenn man nicht allein Transportant sondern auch Kaufmann ist.

Der Hausirhandel.

Der im allgemeinen mit ungünstigen Augen angesehene Hausirhandel hat gewiß einen Theil der Schattenseiten, die ihm anhaften, dadurch erhalten, daß er von vornherein mit ungünstigen Vorurtheilen verfolgt wurde und von der öffentlichen Meinung niedergehalten war. In der Folge mußten sich Mißbräuche einschleichen, welche gewisse polizeiliche Vorsichtsmaßregeln nothwendig machten. Der Hausirhandel ist jedenfalls ein mühsames und gewiß nicht sehr lohnendes Geschäft, welches seine Angehörigen dafür wohl einigermaßen durch den Reiz entschädigt, welchen eine vagabundirende Lebensart für manche Menschen hat. Für den Handel im Ganzen leistet der Hausirhandel doch manche nützliche Dienste, indem die Hausirer gewissermaßen als unbezahlte Commis und Reisende für den Kaufmann seine Waaren absetzen, von ihren eigenen Interessen dazu getrieben. Freilich wendet man mit Recht gegen den Hausirhandel ein, daß er den Verkehr mit schlechten Surrogaten, mit verfälschten Waaren, mit verbotenen schädlichen Stoffen befördere. In sehr vielen Fällen können sich zwar die Consumenten sehr schlechter Waaren erwehren, in vielen anderen Fällen aber bleibt ihnen die Beschaffenheit der Waare längere oder kürzere Zeit unbekannt; jedenfalls haben sie dieselbe, wenn sie sich als unbrauchbar erweist, bereits bezahlt. Ein anderer Einwurf, der dem Hausirhandel gemacht wird, behauptet, daß er dem Diebshehler und Gaunergewerbe als schützender Deckmantel diene. Auch das ist leider in der That nicht selten der Fall. In neuerer Zeit ist durch die Verbesserung der Verkehrsmittel, welche es der Landbevölkerung leicht machen, in die Städte zu kommen, das Gebiet des Hausirhandels vielfach eingeschränkt worden. Wenn aber vorzugsweise die Geschäfte der kleinen Landstädte gegen den Hausirhandel eifern, so verdient doch hervorgehoben zu werden, daß gerade diese kleinen Geschäfte auch dem Publikum sehr viel abgelagerte, unbrauchbare Waaren anbieten.

Der Handel auf Messen und Märkten.

Allgemeines. Da die Arbeitstheilung den Producenten und den Consumenten, das Angebot und die Nachfrage nicht allein geschäftlich, sondern auch räumlich zu trennen pflegt, so muß, wenn das Angebot und die Nachfrage sich treffen sollen, ein Platz gefunden werden, wo die beiden sich wieder zusammenfinden. Da ferner die Producenten darauf angewiesen sind, ihre Zeit mit der Produktion und nicht mit Umhersuchen nach Absatz auszufüllen, müssen auch gewisse Zeitpunkte feststehen, zu welchen das Angebot darauf rechnen kann, die Nachfrage an dem bestimmten Platze zu finden und umgekehrt. Diesen Zwecken entspricht die uralte Einrichtung von Märkten und Messen.

Dieselben unterscheiden sich je nachdem sie einen größeren oder kleineren Kreis von Käufern und Verkäufern anziehen; sie unterscheiden sich je nachdem sie in längeren oder kürzeren Zeiträumen Käufer und Verkäufer zusammenbringen und je nachdem sie mit mehr oder weniger einzelnen Gegenständen des Handels sich beschäftigen.

Wochenmärkte. In den kleinsten Kreisen des Handelslebens erscheinen

Wochenmärkte. Diese haben hauptsächlich ihre Funktion in den Kreisen der landwirthschaftlichen Bevölkerung. Da die Dorfschaften und die Kleinstädte für ihre ganze Umgebung die einzigen Versorgungsplätze für gewerbliche Produkte sind, so wurden sie natürlich auch zu Sammelpunkten und Bezugsquellen für die Industrieprodukte, deren die ländliche Bevölkerung bedarf. Die Zeiträume, in welchen derartige Märkte abwechseln, werden hauptsächlich bestimmt durch die Dauerhaftigkeit der wichtigsten Handelsartikel. Die Märkte mit Lebensmitteln müssen innerhalb gewisser Zeiträume sich wiederholen, damit die Lebensmittel nicht verderben. Daher sind die wöchentlichen Wiederholungen der Märkte üblich geworden. Trotz ihrer Wiederholung machen es die Wochenmärkte doch nothwendig, daß die Bewohner der Städte ihren Nahrungsmittelbedarf für mehrere Tage zusammenbeschaffen oder daß Mittelspersonen eintreten, welche das für sie besorgen. Solche Mittelspersonen finden sich in den Vertretern des Viktualienhandels, welche sich natürlich für den Dienst, den sie der städtischen Bevölkerung dadurch erweisen, daß sie von einem Wochenmarkte zum anderen die Ansammlung der nothwendigen Vorräthe für sie besorgen, etwas höhere Preise bezahlen lassen.

Die Verhältnisse der modernen Großstädte, deren gewaltige Bedarfsmenge nicht mehr durch die Produktion der nächsten Umgebung allein gedeckt werden kann, und die deßhalb schon eines Zwischenhandels bedürfen, haben der Einrichtung der Wochenmärkte ein Ende gemacht. Die Gegenwart findet das beste Mittel gegen Theuerung der Nahrungsmittel in einer geschäftsmäßigen Ausbildung des Viktualienhandels, welche durch die verbesserten Verkehrsmittel ungemein gefördert wird.

Jahrmärkte. Ausgedehnteren Kreisen des Angebotes und der Nachfrage dienen die Jahrmärkte. So lange die industriellen Gewerbe sich nur an einzelnen Punkten des Landes in großen Zwischenräumen verbreitet fanden und so lange der Verkehr der Bevölkerung wenig entwickelt und durch zahllose Schwierigkeiten gehindert war: so lange mußte der Absatz und die Befriedigung des Bedarfs mangelhaft sein, weil sich beide nicht finden konnten. Das Waarenangebot war keineswegs überall im Stande, die Nachfrage aufzusuchen, weil in den Zeiten, wo sich die Jahrmärkte ausbildeten, die Verkehrswege unsicher waren und die Handelswaare zahllosen Gefahren ausgesetzt war. Aber selbst in rohen Zeiten und uncultivirten Ländern gab es und gibt es heute noch manche Orte und Zeitpunkte, wo entweder unter dem Schutze der Religion oder unter politischem Schutze ein zwar vorübergehender, aber wohlgeschützter Friede auch den Handel und Verkehr begünstigte. Solche Marktstätten konnten sich namentlich an jenen Plätzen ausbilden, wo größere religiöse Feierlichkeiten eine zahlreiche Volksmenge zu gewissen Zeiten versammeln. So bildete sich an Wallfahrtsorten u. dergl. die Gewohnheit aus, mit religiösen Diensten und Gebräuchen auch den Handel zu verbinden. Die Käufer wissen, daß sie in gewissen Zeiten an dem Marktplatze eine große Auswahl von Waaren finden, die Verkäufer wissen, daß sie Absatz finden, und die betreffenden Marktplätze mußten natürlich in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse diese Interessen der Käufer und Verkäufer in jeder Weise berücksichtigen. Die politische Obrigkeit mußte natürlich bei einiger Einsicht dieses geschichtlich gegebene Verhältniß würdigen und auszubilden suchen und nach und nach wurde auch für andere bestimmte Orte und Tage ein Marktfrieden verkündigt; nach und nach wurde es eine allgemeine Einrichtung, daß in Städten und größeren Dörfern jährlich zu gewissen Zeitpunkten Märkte abgehalten wurden.

Wenn nun auch die Ausbildung des heutigen Verkehrs und Handels solche Jahrmärkte als überflüssig erscheinen läßt, sind sie doch durch die Gewohnheit noch lange über ihre Zeit hinaus erhalten geblieben. Es sind verschiedene Gründe, welche dieses Fortleben der Jahrmärkte auch in der Gegenwart noch begreiflich erscheinen lassen: einestheils die Gewohnheit der Landbevölkerung, welche von der reichen Auswahl und der zwar mittelmäßigen, wenn nicht schlechten Waare bei scheinbar wohlfeilem Preise angezogen wird; auch die im Laufe der Zeit herangezogenen Interessen mancher Städtebürger und dergleichen.

Die Wichtigkeit der Jahrmärkte ist abgestuft theils nach der Größe derjenigen Orte, wo sie stattfinden und welche den nächsten Absatzkreis der Fieranten darstellen, theils auch nach der größeren oder geringeren Entfernung, aus welcher sich Verkäufer und Käufer zusammenfinden. Je kleiner diese Entfernungen sind, um so mehr finden sich Consumenten und Producenten zu dem Geschäfte ein.

Wie die Wochenmärkte sind auch die Jahrmärkte durch die Verbesserung der Verkehrsmittel zu einem guten Theile überflüssig geworden. Die persönliche Anwesenheit der Verkäufer an der Verkaufsstelle wird immer weniger wichtig und ebenso brauchen auch die Einkäufe nicht mehr so zusammengedrängt zu werden wie ehedem.

Für kleinere Orte wird aber das Marktwesen immer noch eine gewisse Wichtigkeit behalten. Schon deßhalb, weil an kleineren Orten eine bedeutende Ausbildung des Handels, eine lebhafte Concurrenz, reichhaltige Waarenlager nicht möglich sind. An solchen Orten erlaubt die unbedeutende Nachfrage nicht, für die selteneren Einkäufe große Waarenlager zu halten; wohl aber kann der Bedarf eines ganzen Jahres, wenn man ihn zusammendrängt, ein paar Tage lang ein lebhafteres Geschäft erzeugen.

Specialmärkte. Für manche Waaren sind Specialmärkte nicht ohne Bedeutung, nemlich dann, wenn es sich um eine periodische Produktion oder um periodische Bedürfnisse handelt. Der letztere Fall ist z. B. gegeben bei den an manchen Orten stattfindenden Christmärkten. Der erstere Anlaß ergibt sich häufig bei Naturprodukten, für welche deßhalb je nach den Produktionsverhältnissen der Orte und Landschaften Specialmärkte nicht selten sind. Getreidemärkte, welche in den Mittelpunkten von Ackerbaudistrikten vordem wichtig waren, sind durch die Eisenbahnen und die Ausbildung eines Getreidehandels in großem Style weniger wichtig geworden. Wollmärkte, welche namentlich in den östlichen Provinzen Deutschlands üblich sind, haben heutzutage mehr Nutzen als Ausstellungen dieses Produktes, als für den eigentlichen Verkehr. Dieser wird durch direkte Verbindungen der Kaufleute mit den größeren Schäfereien ebensogut und weniger geräuschvoll als auf den Märkten besorgt. In ähnlicher Weise kommen für manche andere Landesprodukte solche Specialmärkte vor: für Hopfen, Flachs u. s. f.

Am wichtigsten und wohl auch heute noch unentbehrlich sind dagegen Viehmärkte, weil hier die Handelswaare im ganzen Lande verstreut producirt wird und auch die Nachfrage darnach im ganzen Lande sehr zersplittert ist, während es doch für die Käufer äußerst vortheilhaft ist, eine möglichst große Auswahl zu haben. Es ist gerade bei diesem Handelsgegenstande nothwendig, daß zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Plätzen das Angebot eine möglichst reichliche Auswahl darbiete, weßhalb Viehmärkte selbst in entschiedenen Handelsländern, z. B. in England, ihre Bedeutung auch heute noch haben.

Messen. Manche Märkte sind in der Verkehrsgelegenheit begründet: in periodisch eintretender Anschwellung und Abnahme des durch natürliche Verhältnisse gebotenen Waarenzugs. Namentlich ist dieß der Fall, wo die Waaren zu Schiffe beigebracht werden, insbesondere im Flußverkehr; ferner wo die Wege des Landes nur zu manchen Zeiten für den Transport geeignet sind, oder wo wegen der Gefahren des Transportes Karawanenhandel stattfindet. Die Ankunft der in größeren Massen auftretenden Fahrzeuge und Transportthiere ruft dann nothwendig eine Art Markt hervor. So insbesondere bei den Wallfahrten, welche schon, um die in großer Zahl eintreffenden Reisenden mit dem Nöthigen zu versorgen, auch eine gewisse Zufuhr verlangen. So ist Mekka in Arabien, Hurdwar in Ostindien durch seine Wallfahrten zu einem wichtigen Meßplatze geworden. Auch in den christlichen Ländern sind manche größere Jahrmärkte kirchlichen Ursprungs. Alle derartigen Märkte werden als Messen bezeichnet. Auch sie sind, wie die übrigen Jahrmärkte und wie die Wochenmärkte, durch die Fortschritte der Transportmittel und durch die Ausbildung des Credites heutzutage von viel geringerer Wichtigkeit. Manche ehedem berühmte Messen sind vollständig überflüssig geworden, z. B. die Messe von Sinigaglia, die Messe von Beaucaire und andere. Die wichtigsten europäischen Messen haben heutzutage noch die osteuropäischen Länder, so die berühmte Messe von Nischnij-Nowgorod und die Messe von Usundschowa in der Türkei. In Deutschland sind hauptsächlich jene Messen wichtig geblieben, welche mit den östlichen Ländern in nächster Beziehung stehen: Leipzig und Frankfurt an der Oder, während die ehedem hoch berühmten Messen in Frankfurt am Main, in Braunschweig oder gar in Naumburg sehr zurückgegangen sind.

Diejenigen Messen, die sich überhaupt erhalten haben, sind aus einer Anhäufung von Waarenvorräthen immer mehr zu freien Industrieausstellungen, zu Abrechnungs- und Börsentagen geworden. Mancherlei Umstände ließen die Abwicklung und Ausgleichung geschäftlicher Beziehungen durch die Messen besonders vortheilhaft erscheinen. So ist es namentlich der Fall mit der deutschen Buchhändlermesse in Leipzig, wobei der ursprüngliche Zweck eines wirklichen Waarenumsatzes vorzugsweise in das Geschäft einer großen Generalabrechnung übergegangen ist und wobei nebenbei auch die Zusammenkunft der Interessenten zur Ausstellung von manchen Artikeln, zu Besprechungen über gemeinsame Angelegenheiten benützt wird.

Es konnte auch die Bedeutung der verschwindenden Messen nicht auf die sogen. Industriebörsen übertragen werden. Solche Industriebörsen wurden seiner Zeit an manchen Orten in's Dasein gerufen, konnten aber keinen Boden gewinnen.

Der Besuch der Messen Seitens der Industriellen hat für diese den Vortheil, ihnen den leichteren Verkauf fehlerhafter Waare zu ermöglichen; aber er bringt den Producenten auch mit dem Consumenten und dem Detailhändler in nähere Berührung, wobei jener leichter auf einzelne Mängel in der Produktion aufmerksam gemacht wird.

Wird die fehlerhafte Waare als solide verkauft, so ist dies freilich kein Vortheil der Messe, sondern einfach Betrug; wird dagegen die fehlerhafte Waare als solche bezeichnet, so ist der Verkauf derselben nicht nothwendig an die Messe gebunden. Ein Commissionär kann dafür eben so leicht Absatz bieten, als die Messe. Eben so kann auch der Agent oder Commissionär die Funktion eines Kritikers der Waare ausüben.

V. Die Hauptzweige des Waarenhandels.

Unterscheidet man den Waarenhandel nach den wichtigsten Waarengruppen, so ergeben sich etwa folgende Hauptzweige desselben:

1. Der Landesproduktenhandel.

Der Landesproduktenhandel beschäftigt sich mit den Bodenprodukten des eigenen Landes und bringt dieselben in der Regel ohne technische Veränderungen auf den Markt. Nur ausnahmsweise finden bei einzelnen Waaren vorbereitende technische Thätigkeiten statt. Die einzelnen Unterabtheilungen des Landesproduktenhandels sind:

a) **Der Getreidehandel** oder Kornhandel befaßt sich mit den gewöhnlichen Getreidearten: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz; aber auch mit Mehl und Hülsenfrüchten. Er ist selbstverständlich am lebhaftesten in den Ländern, welche Getreide zur Ausfuhr bringen. In Europa ist dieß vorzugsweise der Fall in den Donauländern: Oesterreich jenseits der Leitha, Rumänien, ferner in Südrußland, Polen, Dänemark, Preußen; sodann in Nordamerika. Den inländischen Getreidehandel treiben die mittleren und größeren Grundbesitzer, Müller, auch eigene Getreidehändler.

Die Schwankungen der Getreidepreise erscheinen als hochwichtig, wenn man bedenkt, daß das Getreide dem gleichmäßigsten, jeden Tag wiederkehrenden Bedürfnisse des Menschen dient und die Schwankungen seines Preises tief nicht nur in das wirthschaftliche, sondern in das ganze sittliche und gesellschaftliche Leben der Menschheit eingreifen.

Jahr für Jahr ist es der günstige oder ungünstige Ertrag der Ernte, welcher Preisunterschiede verursacht. Ist das Ergebniß eine Mittelernte', so werden sich auch Mittelpreise gestalten; bei vorzüglichen und schlechten Ernten dagegen weichen, wenn die Nachfrage gleich bleibt, die Preise nicht blos in demselben Grade, wie das Ernteergebniß gegen die Mittelerträge, sondern noch weit stärker von den Mittelpreisen ab.

Neben den zeitlichen Schwankungen der Getreidepreise zeigen sich auch die etwas geringeren räumlichen Unterschiede.

Wohlhabende, gewerbreiche und handelsthätige Länder haben höhere, reine Agriculturländer schlechtere Preise. Jede Verbesserung der Communicationsmittel gleicht die Preisdifferenzen aus. Dieß zeigt jede Vergleichung der Preisdifferenzen früherer Zeit mit denen der Gegenwart.

Hinsichtlich der zeitlichen Preisschwankungen des Getreides ist noch zu erwähnen, daß dieselben auch in weit kürzeren Perioden, als in der eines Jahres, sich zeigen. So besonders in den verschiedenen Monaten. Im Juli und August, manchmal schon im Juni, treten die bedeutendsten Aenderungen ein, weil in dieser Zeit das Ernteergebniß sich ungefähr voraussehen läßt. Im Jahre 1853 fiel in Deutschland vom Mai bis zum August der Roggenpreis von $28^2/_{12}$ auf $17^6/_{12}$ Sgr.

Zwischen den einzelnen Fruchtarten hat sich eine ständige Preisverschiedenheit ausgebildet, auf dem verschiedenen Nähr- und Nutzwerth derselben beruhend.

b) **Der Wollhandel.** Dieser hat seine Hauptplätze in denjenigen Ländern, welche vorzugsweise Schafzucht treiben; in Europa: Deutschland, Spanien,

England, Frankreich, Oesterreich, Rußland, Belgien. In allerneuester Zeit ist der europäischen Wollproduktion durch die von außereuropäischen Ländern eine bedeutende Concurrenz erwachsen. Während man die Gesammtmenge der Produktion auf der Erde auf etwa 1660 Millionen Pfund veranschlagt, dürfte hievon Europa etwa 560 Millionen Pfund liefern. Erst seit einigen Jahrzehnten sind Australien und zwar sowohl die festländischen Colonien als auch Neu-Seeland, die Capcolonie und die La Plata-Länder wichtige Bezugsquellen geworden; aber auch Ostindien. Die Hauptabsatzgebiete sind England, Frankreich, die Niederlande, Deutschland, Oesterreich, Belgien und Nordamerika.

c) **Der Weinhandel**. Die besonderen Eigenthümlichkeiten dieses Handelszweiges bestehen hauptsächlich in Folgendem. Die Waare ist nicht allein sehr reich an Sorten, sondern innerhalb der einzelnen Sorten haben selbst die verschiedenen Jahrgänge verschiedenen Werth. Die Speculation hat nicht allein auf die vorhandene Waare zu achten, sondern immer auch auf die zu erwartende Produktion. Diese aber ist höchst zweifelhaft; der Wein ist mehr als irgend ein anderes Produkt von Launen der Natur abhängig, in Bezug auf Quantität und Qualität. Ein ebenfalls das Geschäft erschwerender Umstand liegt in der argen Ausdehnung, welche die Weinverfälschung heutzutage genommen hat. Die Stapelplätze für den Weinhandel finden sich begreiflicherweise stets im Centrum oder in der unmittelbaren Nähe der wichtigsten Produktionsgebiete. Der Wein-Großhandel ist auf eine gewisse Specialisirung in der Weise hingewiesen, daß der Wein-Großhändler jedenfalls mit den Producenten eines Weingebietes direkte Verbindungen unterhält und in dem Handel mit den betreffenden Sorten den Schwerpunkt seines Geschäftes sucht. Der Absatz an die Kleinverkäufer, die Wirthe 2c., hat ununterbrochen mit der lebhaftesten Concurrenz zu kämpfen und ist deßhalb keine leichte Aufgabe. Da selbst die solideste Waare des Großhändlers durch den Detailverkäufer noch verschlechtert werden kann und darunter der Absatz leiden muß, ist der Großhändler immerfort genöthigt, neue Abnehmer aufzusuchen. Das Institut der Reisenden hält sich deßhalb in dieser Branche mit besonderer Zähigkeit.

d) **Der Tabakhandel.** Dieser beschäftigt sich sowohl mit dem Rohprodukte als auch mit den Tabakfabrikaten. In Deutschland, wo die Produktion ziemlich bedeutend ist, ist auch auch der Tabakhandel, und zwar namentlich mit Pfälzer Tabak, nicht allein im Inlande lebhaft, sondern selbst Gegenstand des Exportes. Ein solcher findet über Bremen nach Amerika statt und es kehrt deutscher Tabak aus Amerika wieder als amerikanisches Produkt zurück. In den meisten übrigen Ländern Europa's, so namentlich in Frankreich, Spanien, Italien und Oesterreich besteht das Tabaksmonopol und ist deßhalb der Tabakhandel in diesen Ländern niedergehalten. Der Handel mit den Tabakssorten der Levante, d. h. mit jenen aus der Türkei, Griechenland und Kleinasien, gehört in den Bereich des Colonialwaarenhandels. Für außereuropäische Tabakwaaren sind die Vereinigten Staaten, Westindien, Südamerika, Mexiko, ferner in Ostasien Java und die Philippinen wichtige Bezugsquellen. Was speciell den deutschen Tabakhandel betrifft, so deckt die einheimische Produktion den Bedarf nicht, sondern es wird noch eine bedeutende Quantität eingeführt. In der letzten Zeit ist die Einfuhr von rohem Tabak fortwährend gestiegen, während die Einfuhr von Tabakfabrikaten geringer wurde. Hauptsächlich wird westindischer und südamerikanischer, sowie holländischer Tabak nach Deutschland eingeführt. Hauptmarkt für die Bezüge Deutschlands ist Bremen, von wo zwei Drittel des ganzen Bezuges kommen. Cigarren dagegen kommen haupt-

sächlich über Hamburg. Die deutsche Ausfuhr stieg namentlich in den letzten Jahrzehnten bezüglich roher Tabaksblätter. Der Handel mit fabricirtem Rauchtabak ist fortwährend im Abnehmen, weil der Genuß desselben mehr und mehr durch die Cigarre verdrängt wird. Der Consum dürfte in Deutschland über drei Pfund für den Kopf der Bevölkerung betragen.

e) **Der Oelhandel.** In den mitteleuropäischen Ländern werden hauptsächlich Rüböl, Leinöl, Mohnöl, Hanföl und Nußöl gehandelt; in den südeuropäischen Ländern, namentlich in Italien, Südfrankreich und Spanien, Olivenöl; aus dem westlichen Afrika wird Palmöl, aus der Levante und Nordafrika Rosenöl, aus Ostindien Cocosnußöl bezogen. Die Verwendung von Baumöl hat durch die Einführung anderer billiger Oele, die erst in neuerer Zeit in Gebrauch gekommen sind, einige Abnahme erlitten, der Handel mit Brennöl namentlich durch die enormen Fortschritte des Petroleumgeschäftes. Dieses gehört seiner Natur nach in den Bereich des Colonialwaarenhandels.

f) **Handel mit Sämereien 2c.** Hier wird theils Futtersaat, wie namentlich Kleesaat u. s. w., theils Oelsaat, theils auch Gewürzsaat oder Gemüsesämereien gehandelt. Den Handel mit Blumensaamen vermitteln hauptsächlich die Kunstgärtner, insbesondere in Haarlem und Erfurt; den Handel mit Waldsämereien Kaufleute und Förster. Für Oelsaat, welche einen bedeutenden Gegenstand des Landesproduktenhandels bildet, sind insbesondere die Ostseeländer wichtig als bedeutende Bezugsquellen. Die Handelsplätze an der Ostsee führen die größte Menge von Leinsaat aus. Gleiches ist der Fall mit Reps- und Rübsaat.

g) **Hopfenhandel.** In der Reihe der Produktionsländer stehen England und Nordamerika voran, dann folgt Deutschland, dessen durchschnittliche Produktion auf etwa 200000 Zentner sich beläuft, wovon nahezu die Hälfte zur Ausfuhr gebracht werden kann. Unter den deutschen Ländern findet die bedeutendste Produktion in Bayern (Spalt und Umgebung) statt. Nur bei Mißernten wird in Europa amerikanischer Hopfen eingeführt.

h) **Spiritushandel.** Hauptproduktionsland ist Preußen, in dessen Sandboden die für die Produktion besonders geeigneten Kartoffelsorten gedeihen. Die Ausfuhr geht zumeist nach Frankreich, England, Belgien.

2. Der Viehhandel.

Der Handel mit Nutzthieren ist sowohl als Binnenhandel, wie als Aus- und Einfuhrhandel in allen Ländern ungemein wichtig. Die Ausstattung der Länder mit Thieren ist sehr verschieden; der Verbrauch an Fleisch aber fast überall in Zunahme. Die Standorte der Viehzucht werden hauptsächlich bestimmt durch die Haltbarkeit und die Transportfähigkeit der Viehprodukte nach den Consumtionsplätzen zu. Zunahme der Bevölkerung und des Wohlstandes läßt immer den Viehstand, namentlich den Bestand an Milch- und Schlachtvieh zunehmen; dagegen werden solche Thiere, welche Fleisch und andere Rohstoffe als Handelswaaren abgeben, nicht in gleichmäßigem Maßstabe mit der zunehmenden Cultur vermehrt, weil die Ernährung solcher Thiere bei dichter Bevölkerung zu theuer wird. Daher kommt es, daß diejenigen Länder, welche vorzugsweise Thiere und Thierprodukte exportiren, die dünn bevölkerten Flachländer sowohl in Europa, als auch namentlich in Südamerika sind. Die Preisschwankungen sind beim Vieh ziemlich bedeutend und werden theils durch die verschiedene Aus- und Einfuhr veranlaßt, theils auch durch den Ausfall der

Ernten, der auf die Vermehrung oder Verminderung des Viehstandes bedeutenden Einfluß nimmt.

Der Handel mit Fleisch, frischem und zubereitetem, ferner mit Fett, Schinken u. dergl. hat in neuerer Zeit, namentlich durch die verbesserten Verkehrsmittel, welche raschen Fleischtransport gestatten, sehr zugenommen. Schon tauschen die verschiedenen Welttheile ihren Ueberfluß an Fleischvorräthen gegen einander aus. Ob namentlich der Versuch, amerikanisches Fleisch in größeren Mengen in Europa einzuführen, zur ausgedehnten Handelsthätigkeit führen wird, ist noch abzuwarten. Die Berechnungen über den Verbrauch an Fleisch in verschiedenen Ländern sind für den Fleischhandel nicht ohne Bedeutung, aber ziemlich schwierig. Am stärksten stellt sich der Fleischverbrauch in Großbritannien, wo er per Kopf der Bevölkerung auf 78 Kilogr. per Jahr veranschlagt wird.

Von Viehprodukten sind Butter und Käse mit zu den Landesprodukten zu rechnen. Die Produktion dieser Gegenstände hängt namentlich von der Veredlung der Thiergattungen und Vervollkommnung der Stallfütterung ab. Deutschland deckt in diesen Artikeln nicht allein seinen eigenen Bedarf, sondern exportirt auch bedeutende Mengen an Butter; während an Käse nur feinere Sorten aus dem Auslande beigebracht werden.

3. Holz- und Kohlenhandel.

a) **Der Holzhandel** beschäftigt sich mit Bauholz, Werkholz und Brennholz. In der Gruppe des Bauholzes sind wieder die Hölzer für den Häuserbau und die für Schiff- und Eisenbahnbau zu unterscheiden. Die feinsten Werkhölzer für Tischler und Holzwaarenfabriken kommen aus West- und Ostindien. Leider hat der Reichthum an Holz, durch welchen die mitteleuropäischen Länder sich früher auszeichneten, in neuerer Zeit stark abgenommen. Für diese Abnahme ist nur theilweise ein Ersatz die Auffindung und zunehmende Ausbeutung von anderweitigen Brennstoffen, sowie die zunehmende Verwendung von Stein und Eisen im Bauwesen. In Deutschland und Oesterreich ist aber heute noch die Holzproduktion von hoher wirthschaftlicher Bedeutung; es existiren ganze Waldlandschaften, in welchen der Haupterwerb der Einwohner auf der Gewinnung, dem Vertriebe und der Benutzung der Waldprodukte beruht. In den meisten deutschen und österreichischen Ländern gehört Forstwirthschaft, Holzhandel und Holzwaarenindustrie zu den wichtigsten Wirthschaftszweigen. Der Holzhandel ist namentlich am Rheine, Main, an der Donau, der Elbe, der Weser, der Oder und Weichsel, sowie an den großen Zuflüssen der Donau ein sehr umsatzreicher Geschäftszweig. Der Verkehr im Inlande entzieht sich allerdings der Betrachtung. Dagegen zeigen bei allen Ländern die Zolllisten, wie viel Holz jährlich vom Auslande bezogen und wie viel dahin abgesetzt wird. Unter den übrigen europäischen Ländern sind Norwegen, Schweden und Rußland als waldreich die wichtigsten Holzbezugsquellen; unter den außereuropäischen Ländern für Bau- und Werkholz die Vereinigten Staaten und Canada. Wegen der Transportschwierigkeit dieses Artikels ist im Holzhandel das vergleichende Studium der Transportwege von so großer Wichtigkeit wie bei keinem anderen Handelsgegenstande, und es sind namentlich die Eisenbahnfrachten, speciell die sogenannten Differenzialtarife, welche auf den Holzhandel der verschiedenen Länder einen beherrschenden Einfluß nehmen. Durch das Bestreben, möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen und die deßhalb

für den durchgehenden Verkehr niedriger angesetzten Preise des Holztransportes haben die Eisenbahnverwaltungen dem Holzhandel ganz merkwürdige Richtungen gegeben.

b) **Der Steinkohlenhandel** hat in noch höherem Grade als der Holzhandel die Eigenthümlichkeit, daß sein Produkt bei geringerem Werthe und größerem Gewichte nur unter sehr günstigen Transportverhältnissen und bei sehr billigen Transportpreisen überhaupt transportfähig wird. Den Kaufmannsstand beschäftigt der Kohlenhandel nur an den wichtigsten Produktionsplätzen der Steinkohle. Dort haben sich jedoch eigene Kohlenbörsen gebildet.

4. Der Colonialwaarenhandel.

Man versteht darunter den Handel mit den meisten Rohprodukten der wärmeren Länder. Er heißt auch Spezereiwaarenhandel. Seine wichtigsten Gegenstände sind Zucker, Kaffee, Thee, Cacao, Reis, Gewürze, Südfrüchte. Auch die Baumwolle gehört in den Bereich des Colonialwaarenhandels, unterscheidet sich jedoch von allen andern Artikeln desselben in bemerkenswerther Weise dadurch, daß sie den Verkauf an Kleinhändler völlig ausschließt, indem sie selbst vom Consumenten nur im Großen bezogen wird. Die wirthschaftlichen Eigenthümlichkeiten des Colonialwaarenhandels sind im Wesentlichen schon oben unter dem Titel „überseeischer Handel" erwähnt. Manche Colonialwaaren haben indessen noch specielle Eigenthümlichkeiten, die der Handel dabei zu berücksichtigen hat. Bei einigen der wichtigsten sind die verschiedenen Ernten von großem Einfluß auf den Gang der Speculation; auch die politischen Verhältnisse der Produktionsländer. Der Absatz zeichnet sich bei den meisten daher gehörigen Artikeln durch große Regelmäßigkeit und fast ununterbrochene Zunahme aus. Die Schwierigkeiten des Geschäfts liegen für den Großhandel demnach weit mehr im Bezug als im Absatz.

Materialwaaren wird eine Gruppe genannt, welche nicht überall in gleicher Weise bezeichnet wird. In Norddeutschland bezeichnet man mit diesem Ausdrucke die Colonialwaaren und andere, in Süddeutschland vorzugsweise die Droguen. Der Begriff ist keineswegs ein fest bestimmter.

5. Droguen- (Materialwaaren-) Handel.

Droguen sind rohe oder halb bereitete Produkte, welche in den Apotheken gebraucht werden, ferner gewisse Präparate der Hüttenindustrie und der chemischen Industrie. Mit dem Droguenhandel ist sehr häufig der Farbenhandel verbunden. Unter die Rohprodukte der Droguerie gehören Wurzeln, Holzrinde, Blätter, Blüthen, Früchte, Harze, Samen, Gummi und Oel. Die Preiscourante dieses Handels, welcher ziemlich gleichmäßig bleibt, werden theils in der lateinischen, theils in der Landessprache abgefaßt. Die wichtigsten Bezugsorte der in Deutschland üblichen Droguen sind: London für die aus den britischen Colonien, Triest für jene aus der Levante, aus Nordafrika und Südeuropa, Amsterdam für die der ostindischen Inseln und Hamburg für sämmtliche genannte Produktionsplätze.

Die sogenannten chemischen Stapelartikel sind — wenigstens in Deutschland — in der jüngsten Zeit Gegenstand der Handelsconjunctur geworden und in enormer Preissteigerung begriffen.

Nicht die Thatsachen, welche die Produktion selbst betreffen (Kohlentheuerung, Transportstörungen), sondern das Eindringen der Börsenpraxis in den Waarenhandel ist es, was speciell auf diesem Gebiete die hohen Conjunkturpreise hervorbrachte. Zunahme der Produktion und Ueberproduktion müssen diesem Zustande einen Umschlag bereiten.

Dieß gilt aber nur von der in den Händen des Aktiencapitals befindlichen chemischen Großindustrie. Die kleine chemische Industrie, deren Produkte in zahlreichen Etablissements hergestellt werden, producirt in solchem Ueberfluß, daß sich ihre Produkte allen Verabredungen über Preisstellung entziehen. Dabei sind viele dieser Industrien blos Nebenbeschäftigungen und leiden schon deshalb an niedrigen Preisen, vielfach auch in Folge mangelhafter Calculationen. Die neuen Erhöhungen der Arbeitslöhne, Kohlenpreise, Baukosten und Miethzinse können wohl geeignet sein, die dilettantisch betriebene kleinere chemische Industrie aufzuwecken.

6. Kurzwaarenhandel.

Unter sogenannten Kurzwaaren versteht man eine Gruppe überaus mannigfaltiger Gegenstände der Industrie und des Handels. Hieher gehören namentlich eine Menge von Metallwaaren, theils als Werkzeuge, theils für den häuslichen Gebrauch; auch Bijouterie- und Schmuckgegenstände werden hieher gerechnet, Toilettenbedürfnisse, optische Waaren, Schreib- und Zeichnungsrequisiten und dergl. Endlich verschiedene Waaren aus dem Gebiete der keramischen Industrie, der Drechslerei, der Spielwaaren u. s. f. Was unter Kurzwaaren verstanden wird, ist in den Zolltarifen zu finden.

Mit dem Ausdrucke Bijouteriewaaren werden verschiedene kleinere Schmucksachen aus edlen oder unedlen Metallen bezeichnet. Erstere nennt man echte, letztere unechte.

Der Kurzwaarenhandel ist charakteristisch dadurch, daß von einer Handelsspeculation im Großen dabei nicht wohl die Rede sein kann. Häufig verkauft der Fabrikant direct an den Detaillisten; letzterer bedient sich nur bei manchen, namentlich ausländischen Fabrikaten einer Vermittlung des Großhändlers.

7. Schnitt- und Modewaarenhandel.

Dieser Zweig beschäftigt sich mit dem Absatze der Fabrikate in- und ausländischer Textilindustrie und verwandter Artikel. Auch hier bezieht sehr häufig der Detaillist direct vom Fabrikanten; doch ist auch das Engros-Geschäft gut ausgebildet. Lebhafte Concurrenz macht sich fühlbar; der Absatz ist bei den verschiedenen Artikeln von sehr ungleicher Regelmäßigkeit. Sehr reichhaltige Auswahl für den Consumenten und coulante Behandlung desselben sind Hauptbedingungen für den Flor des Geschäfts.

Außerdem ist dasselbe, besonders die eigentlichen Modewaaren, dringend auf das Studium der Mode angewiesen.

Die Mode hat die Tendenz, die Absatzgebiete der Produktion räumlich zu erweitern, aber zeitlich mehr und mehr zu beschränken. Die Quantität des abzusetzenden Erzeugnisses wird dabei manchmal größer, manchmal kleiner, der Geschäftsbetrieb keinesfalls leichter. Die ältere Industrie hatte mit dem Muster wenig zu schaffen; heutzutage wechselt dasselbe überaus rasch. Oft ist in einer größeren Stadt schon veraltet, was in einer benachbarten kleineren noch als

das Neueste gilt und schon winden sich wieder neue Stoffe auf den Webstühlen, um das, was in den Großstädten noch als Neuestes gilt, zum Trödel zu machen. Produktion und Consumtion stürmen in Hast neuen Formen und Farben nach. Die Consumtion, durch die concurrirende Eitelkeit getrieben, verzichtet vielfach auf die Solidität zu Gunsten der Abwechselung und sucht sich darin schadlos zu halten; die Produktion dagegen deckt sich für Verluste aus dem Wechsel der Nachfrage dadurch, daß sie das Alte, aus der Mode Gekommene durch den kleineren Provincialhändler an die kleinstädtischen und ländlichen Consumenten absetzt und sich dafür das Neueste von den großstädtischen und reicheren Consumenten um so theurer bezahlen läßt, so daß stets das Neueste den Ausfall am Preise des Veralteten ersetzt.

Das Consumentenpublikum verlangt neue Moden, aber es macht sie nicht. Die Producenten sind es, welche die Mode machen. Der Producent ersinnt die neuen Formen und Farben der Produkte und stellt sie dem Publikum zur Auswahl dar. Das Publikum fühlt sich davon bald mehr, bald weniger angeregt. Entsprechen sie dem Gange der allgemeinen Geschmacksrichtung, so schlagen sie ein und werden Gegenstand des allgemeinen, massenhaften Verbrauches. Entsprechen sie weniger, so werden sie, weil neu und nothwendig, zwar gekauft, aber nicht sehr massenhaft, sondern nur als Lückenbüßer, bis neue beliebtere Moden auftauchen. Alle Gegenstände dagegen, die nicht allein neu, sondern zugleich praktisch und wirklich schön sind, halten sich über die gewöhnliche Dauer der Mode hinaus; ja sie können sogar Gegenstände des beständigen Consums werden oder nach gewissen Zeiträumen wieder neuerdings in Mode kommen. Auch das ist großentheils Verdienst des Producenten. Wenn Gegenstände in die Mode kommen, welche gut und praktisch sind und wenn diese Gegenstände das Zeug haben, sich darin zu erhalten, so hat stets das größte Verdienst dabei der Producent, welcher die Bedürfnisse des Publikums richtig erkannte und einen möglichst entsprechenden Verbrauchsgegenstand herstellte. Offenbar ist es für den Producenten viel schwieriger, die Bedürfnisse des Publikums zu erkennen und zu beurtheilen, als es für das Publikum ist, die Zweckmäßigkeit und Brauchbarkeit eines Artikels zu beurtheilen.

Man spricht oft von dem Risico des Producenten und des Verkäufers, welches darin liegt, daß Produktionsprozesse mißlingen, oder daß die Produkte keine Käufer finden. Auch das Publikum, welches kauft, hat ein gewisses Risico: das Risico des ungewissen Werthes, der schwankenden Mode. Wüßte jeder Käufer ganz genau, daß der Kaufsgegenstand seinen Anforderungen wirklich voll und ganz entsprechen werde, so würden in der Regel weit höhere Preise bezahlt. Bei Gegenständen, welche dem Publikum lang bekannt sind und nicht in der Mode wechseln, können deßhalb viel zutreffendere Preise bezahlt werden, als bei neuen und in der Mode wechselnden Artikeln, weil die Risico-Prämie des Consumenten wegfällt. Und wenn trotzdem jene brauchbaren und bekannten Artikel in der Regel billiger sind, so liegt die Ursache darin, daß bei ihnen auch das Risico des Producenten geringer ist und daß sie meistens Gegenstände der Massenproduktion sind.

8. Der Kunsthandel.

Der Kunsthandel ist namentlich durch die großartigen Fortschritte der Vervielfältigungstechnik ein Zweig des Welthandels geworden, welcher heutzutage eine feste Stellung inne hat und für die Kunst dieselbe Bedeutung zu

gewinnen scheint, welche der Buchhandel für die Wissenschaften sich errungen hat. Man versteht unter Kunsthandel jenes Geschäft, welches sich mit dem Vertriebe sowohl von älteren als auch von neueren Produkten der zeichnenden Künste beschäftigt. Handzeichnungen, Kupferstiche, Holzschnitte, Lithographie, Photographie und Gemälde bilden die Hauptgegenstände des Kunsthandels. Als besonderer Handelszweig scheint sich der Kunsthandel allmählig in der Zeit ausgebildet zu haben, wo kleine Unterhändler auf Messen, Jahrmärkten u. s. w. Kupferstiche u. dergl., welche sie allenthalben zusammengekauft hatten, zum Verkaufe anboten. Später wurde der Kunsthandel mit dem Buchhandel verbunden; doch muß bei dieser Verbindung nothwendiger Weise einer der beiden Geschäftszeige unvollkommen bleiben. In neuerer Zeit ist der Kunsthändler sehr häufig Kunstverleger, indem er von den Künstlern Kunstwerke herstellen läßt und sie sodann entweder vervielfältigt oder im Originale wieder verkauft. Oder er beschäftigt sich bloß mit dem Ankauf und Verkauf des Vorhandenen nach Art der Sortimentsbuchhändler.

9. Der Buchhandel.

Eine Waare von ganz besonderem Wesen sind die Bücher. Mit der wissenschaftlichen Entwicklung, mit der Ausdehnung der Presse und mit der Vervollkommnung der Vervielfältigungstechnik mußte auch das Geschäft des Buchhandels eine immer größere Ausdehnung gewinnen und wird heutzutage mit Recht als die edelste und segensreichste Gattung des Handels bezeichnet.

Eine ganz besondere Entwicklung hat der Buchhandel in Deutschland genommen. Er wird hier in der Hauptsache nicht anders als in anderen cultivirten Ländern getrieben; aber das Ineinandergreifen der Geschäfte, die innere Einrichtung des Ganzen gibt ihm eine Ausbildung, wie sie dieses Geschäft in keinem anderen Lande erhalten hat. Das gesammte Buchhandelsgeschäft zerfällt in das Verlagsgeschäft und den Sortimentshandel; hiezu kommt noch das Commissionsgeschäft. Manchmal sind auch mehrere dieser Geschäfte vereinigt.

Das Verlagsgeschäft, von Verlegern oder Verlagshändlern getrieben, beschäftigt sich damit, die Manuskripte von den Autoren zu gewinnen, für eigene Rechnung abdrucken zu lassen oder den Druck in eigenen Buchdruckereien zu besorgen und sodann die Abdrücke an die Sortimentsbuchhändler zum Verkaufe an das Publikum abzusenden.

Die erste Aufgabe des Verlagsgeschäftes liegt in der Gewinnung der Manuskripte. Die Verlagsbuchhändler sind es demnach, welche die Gedanken der Schriftsteller in das Publikum bringen und deßhalb einen sehr bedeutenden Einfluß auf den Gang der Volksbildung und des Volksgeschmackes nehmen. Von einer geistigen Despotie der Buchhändler gegenüber dem Publikum kann jedoch keine Rede sein, theils wegen der bedeutenden Concurrenz der Verleger, theils auch wegen der durch die öffentliche Meinung und die Presse an den Büchern geübten Kritik. Die gewinnreichsten Gegenstände für die Verleger werden begreiflicher Weise jene Bücher sein, welche den herrschenden Richtungen und Anschauungen, dem bestehenden Geschmacke des Publikums entsprechen. Damit ist aber nicht gesagt, daß ein scharfblickender Buchhändler nicht die sich vorbereitenden Wendungen und Aenderungen in den Anschauungen und in dem Geschmacke des Publikums beobachte und selbst mit vorbereite. Wenn der Verlagsbuchhändler seine Aufgabe richtig erfassen soll, so muß er einestheils sein Publikum kennen, anderentheils die Manuskripte beurtheilen können.

Für die Beurtheilung des Publikums ist die Erfahrung im Sortimentsbuchhandel werthvoll. Der Sortimentsbuchhändler lernt den Geschmack des Publikums zuerst und im Kleinen, ohne Gefahr kennen. Der direkte Verkehr mit dem Publikum verschafft dem Verleger die Bekanntschaft mit dem Geschmacke des Publikums.

Um die Manuskripte richtig beurtheilen zu können, ist eine bedeutende eigene, allgemeine Bildung des Verlagsbuchhändlers erforderlich. Sowie der Verleger bei der Beurtheilung der Manuskripte nicht mehr selbstständig zu Werke gehen kann, sondern sich auf das Urtheil eines Fachmannes verlassen muß, läuft er Gefahr ein einseitiges Urtheil zu vernehmen. Der Verleger soll also gelehrte Kenntnisse besitzen und dieselben geschäftsmäßig anwenden.

Der Verlagsbuchhändler würde einen kleinlichen Standpunkt einnehmen, wollte er bei jedem einzelnen Buche die Geschäftsberechnung über den zukünftigen Ertrag desselben ausschließlich maßgebend sein lassen. Die Natur der Bücherproduktion wie der Bücherconsumtion verlangt eine gewisse Abwechslung und erreicht nur durch diese ihre höchste Ausbildung. Wenn ein Buch vom Publikum stark gekauft wird, andere nur geringen Absatz finden, so ist sehr häufig der Verlag der letzteren doch kein wirthschaftlicher Fehler. Es liegt im Wesen des Verlagsgeschäftes, daß der Ausfall, der dem Geschäfte durch minder gut gehende Werke entsteht, durch die besseren gedeckt wird. Aber sehr häufig wird ein und derselbe Autor Werke schreiben, welche sehr verschiedenen Absatz finden, und ebenso werden auch über ein und denselben Gegenstand von mehreren Autoren Werke geschrieben, welche bei vielleicht gleichem innerem Werthe doch verschiedenen Absatz finden. Nicht selten mag es geschehen, daß ein Buch, welches vielleicht wenig gekauft wird, doch den Ruf des Verlegers und des Autors verbessert. Dann wird durch seine moralische Wirkung die ökonomische ausgeglichen. Sehr bedeutende Verleger haben deßhalb nicht selten Werke angenommen, von welchen sie sicher einen Verlust erwarten durften. Sie thaten dies in der Ueberzeugung, daß nicht das einzelne Werk, sondern der Gesammtverlag den gebührenden kaufmännischen Gewinn bringen müßte.

Die *Kritik* übt auf den Absatz der Bücher an das Publikum einen wesentlichen Einfluß. Sie besteht in einer Besprechung des Inhaltes der erschienenen Bücher, wobei ein Urtheil über dieselben gelegentlich mit abgegeben wird. Die Kritik wirkt dabei einestheils durch ihre Gediegenheit und Gewissenhaftigkeit, die freilich sehr verschieden ist, andererseits durch ihre Verbreitung, je nachdem sie also mehr oder weniger in das Publikum dringt.

Wenn der Verleger die ihm von den Autoren zum Verlag angebotenen Werke zu beurtheilen im Stande sein soll, ist es nöthig, daß er sich auf Specialitäten beschränke. Wie weit diese Beschränkung getrieben werden müsse, das ist natürlich eine Frage, über welche der Unternehmungsgeist und der Capitalbesitz des einzelnen Verlegers entscheiden. Sehr häufig kann ein Verleger recht wohl mehrere verwandte oder wenigstens nahe liegende Gebiete der Literatur zusammen zu seinem Arbeitsfelde nehmen. Es gibt ja überhaupt viele Werke, welche ebenso gut zu dieser, wie zu jener Specialität der Literatur gerechnet werden können. Ein wesentlicher Unterschied in den Verlagsartikeln liegt zunächst darin, ob dieselben dem Bedürfnisse der Belehrung oder dem Bedürfnisse der Unterhaltung dienen.

Was die *wissenschaftliche Literatur* betrifft, so werden Werke, welche an sich ein Ganzes ausmachen, eine ganze wissenschaftliche Disciplin umfassen, in der Regel größeren Absatz finden, als Bücher über einzelne Gegenstände.

Deutliche, leicht faßliche und systematisch geschriebene Bücher werden in der Regel den Vorzug finden; ebenso Bücher von bereits bekannten Autoren, sowie solche, welche dem gleichzeitigen wirthschaftlichen Streben und der gleichzeitigen Weltanschauung mehr angemessen sind.

Auch die Dauer des voraussichtlichen Absatzes der Bücher ist verschieden; einige Bücher sind auf sehr vergänglichen, andere auf langen Absatz angewiesen.

Was die Betriebseinrichtung betrifft, so liegt der Schwerpunkt des Buchhandels im Verlage, nicht im Sortiment. Der Verleger trägt das Risiko, während der Sortimenter mehr oder weniger mit dem Capital des Verlegers wirthschaftet. Diese Arbeitstheilung zwischen dem Verleger und Sortimenter liegt in der Natur des Geschäftes; der Verleger hat mehr Fühlung mit der Produktion, der Sortimenter mit der Consumtion der Bücher. Der Sortimenter ist unmöglich im Stande, auf dem ganzen Gebiete der Literatur die nöthige Sachkenntniß sich anzueignen. Die Stellung der Sortimentsbuchhändler richtet sich übrigens wesentlich nach der Lebhaftigkeit des Bücherabsatzes. In reichen Ländern, wo viele Bücher gekauft werden, wie in England oder den Vereinigten Staaten, werden oft ganze Auflagen von Büchern, selbst ehe sie fertig gedruckt sind, verkauft und gehen so, ebenso wie andere Waaren, zum selbstständigen Vertrieb auf die Gefahr der Sortimentsbuchhändler in den Besitz derselben über. Anderwärts, wie namentlich in Paris, hat sich das Verhältniß so gestaltet, daß der Verlagsbuchhändler mehr die Stellung eines Fabrikanten einnimmt, die Bücher sodann an Commissionsbuchhändler absetzt, welche wieder für eigene Rechnung sie an den Sortimenter absetzen. Die Sortimenter müssen dabei aber meistens fest bestellen. In Deutschland hat sich der buchhändlerische Betrieb in eigenthümlicher Weise concentrirt und zwar in Leipzig. Dort hat jeder Verleger einen Commissionär, welcher ein Lager der Verlagsartikel des Verlegers bekommt und die Versendung der Bücher nach allen Seiten besorgt. Dieser Commissionär übernimmt auch in der Regel die Abrechnung zwischen seinem Verleger und den Sortimentern. Durch diese Einrichtung wird der deutsche Buchhandel fast vollständig in Leipzig concentrirt und es werden dadurch manche Erleichterungen des Geschäftes ermöglicht, welche der Verleger dem Sortimenter bietet. Weil nämlich der größte Handelsweg der Bücher über Leipzig geht, bezieht jeder Sortimenter hauptsächlich Bücher von Leipzig und kann deßhalb alle Neuigkeiten, die dort oder anderswo erscheinen, ohne entsprechende Mehrkosten zugesendet bekommen und ebenso auch alle Bücher, welche keinen Absatz beim Publikum finden, leicht zurücksenden. Dem Sortimentshändler werden die Bücher vom Verleger in der Regel à conditione übersandt, unter der Bedingung, daß er die bis zum Schlusse des Jahres unverkauften remittiren darf. Es ist dabei üblich geworden, daß die Sortimenter nur von neuen Büchern noch Lager halten, während man ältere Bücher vom Verleger oder vom Antiquar beziehen muß. Aeltere Bücher, welche der Sortimenter vom Verleger verlangt, werden meist nur auf feste Rechnung gegeben, d. h. der Sortimenter kann sie nicht zurücksenden. Commissionsplätze, wie Leipzig, mit ähnlichen Einrichtungen sind Berlin, Stuttgart und Wien (letzteres Centralpunkt für Oesterreich-Ungarn).

Zur Erhaltung und Belebung dieser eigenthümlichen Organisation des deutschen Buchhandels trägt wesentlich die Oster-Messe der deutschen Buchhändler in Leipzig bei. Ihr eigentlicher Zweck ist der der jährlichen Abrechnung zwischen den Verlegern und Sortimentern, daneben macht sie Verleger und Sortimenter bekannt und dient zu Geschäftsanknüpfung.

Der Verkehr mit solchen Büchern, welche aus dem regelmäßigen Leipziger Commissionsgeschäft verschwunden sind, hat zu einer anderen Specialität des Buchhandels geführt, dem Antiquariat, welches vollständig Eigenhandel ist. Für den Antiquar ist, wie für jeden Kleinhändler, der Einkauf die Hauptsache. Größere Quantitäten von Bücher-Einkäufen werden dabei meistens aus Verlassenschaften bezogen.

VI. Volkswirthschaftliche Wirkungen des Waarenhandels.

Aus- und Einfuhrhandel.

Da die volkswirthschaftliche Bedeutung des inländischen Handels schon oben erörtert wurde, ist es nur noch nöthig, auch die Wirkungen des internationalen Waarenhandels zu betrachten (nach K. H. Rau: Politische Oekonomie), sowie die Waarenhandelskrisen.

Der internationale Waarenhandel (Aus- und Einfuhr-, sowie Transithandel) hat seinen Grund in der verschiedenen Produktionsfähigkeit ganzer Länder; er findet seine Vorbilder und sein wesentlichstes Werkzeug im inländischen Handel.

Die Wirkungen des Aus- und Einfuhrhandels sind in größtem Maaßstabe dieselben, welche auch die Arbeitstheilung und die durch dieselbe nöthig gewordene Wiedervereinigung innerhalb einer Volkswirthschaft herbeiführt. Der Aus- und Einfuhrhandel ermöglicht eben die internationale Theilung der Arbeit. Er macht es möglich, daß jede Volkswirthschaft diejenigen Produkte erzeuge, welche sie unter den günstigsten Umständen hervorbringt und auf andere Produktionen verzichtet, bezüglich welcher andere Völker sich in günstigen Umständen befinden. Die Ursachen, aus welchen solche Veranlassungen zu verschiedenen Produktionen hervorgehen, sind theils in der verschiedenen Natur der Länder, theils auch in der ungleichen Entwicklung gelegen, welche die Faktoren der Produktion in den verschiedenen Ländern geschichtlich genommen haben; theils aber auch in manchen zufälligen Ereignissen, welche auf die Produktion und Consumtion einwirken.

Die Bedeutung des Aus- und Einfuhrhandels läßt sich beurtheilen, wenn man die beiden Geschäfte, in welche derselbe zerfällt und die Produkte, mit welchen sie sich beschäftigen, näher betrachtet.

1. Die Ausfuhr bewirkt, daß die inländische Volkswirthschaft sich vorzugsweise auf die Erzeugung jener Produkte werfen kann, welche sie mit besonders günstigen Umständen produciren kann. So ist es möglich, daß die nationalen Wirthschaftsgrundlagen die für sie vortheilhafteste Anwendung erhalten.

2. Die Einfuhr dagegen verschafft der inländischen Consumtion diejenigen Produkte, welche im Inlande entweder gar nicht oder nur mit größerem Kostenaufwand oder nur in geringerer Qualität erzeugt werden können. Sie vermehrt demnach die Consumtion, und das ist wieder Grund genug, um wegen der Möglichkeit einer gesteigerten Consumtion auch eine gesteigerte Produktion zu veranlassen.

Der Vortheil, welchen eine Nation vom Aus- und Einfuhrhandel empfängt, drückt sich aus theils in dem Reingewinne der Kaufleute, welche sich mit dieser Art des Handels beschäftigen, theils auch in der Ersparniß der

Consumenten, welche, bei gleicher Ausgabe, entweder mehr oder bessere Produkte aus dem Auslande beziehen können.

Die Vortheile aber, welche die Völker von der Ein- und Ausfuhr haben, sind gegenseitig; jedem am Aus- und Einfuhrhandel theilnehmenden Volke geht ein Gewinn zu, welcher allerdings nicht auf beiden Seiten gleich groß sein muß.

Der Unterschied von Aktiv- und Passivhandel, welcher sich bei der Betrachtung des Aus- und Einfuhrhandels ergibt, liegt in der größeren oder geringeren Energie begründet, mit welcher die Völker an diesem Handel Theil nehmen. Wenn eine Nation ihre Aus- und Einfuhr mit eigenen Capitalien und Transportwerkzeugen betreibt, wenn sie auch das Risiko des Aus- und Einfuhrhandels selbst auf sich nimmt, so ist dieß eine aktive Theilnahme an diesen Handelsgeschäften. Passivhandel dagegen treiben diejenigen Völker, welche sich von fremden ihre Produkte abnehmen und ihre Einfuhr herbeibringen lassen. Der Passivhandel braucht kein größeres Capital und bringt kein größeres Risiko als der Binnenhandel; er ist für solche Länder passend, in welchen die Capitalien besser in der Produktion als in Handelsgeschäften arbeiten. Dagegen haben jene Völker, welche im Passivhandel exportiren, keine hinreichende Garantie für dauernden Absatz ihrer Produkte. Es existiren heutzutage nur wenig Völker, welche in dem auswärtigen Handel vollständig passiv wären, wie etwa die Chinesen.

Die Bezahlung der Einfuhr, welche ein Volk von einem anderen bezieht kann stattfinden:

1. Durch Ausfuhr von Geld. Auf die Dauer ist das allerdings nicht möglich. Wenn ein Volk fortwährend alles dasjenige, was es von Anderen bezieht, lediglich durch baares Geld bezahlen wollte, so müßten ja schließlich die Geldvorräthe zu Ende gehen. Schon früher würde das Geld fortwährend theurer werden und das Resultat wäre, daß die Kaufleute unter allen Umständen suchen würden, nach irgend einer Richtung des Welthandels hin Waaren absetzen und Geld dafür hereinbringen zu können. Würde die inländische Produktion Waaren zur Ausfuhr noch nicht liefern können, so würde sie in denjenigen Zweigen, in welchen sie am leichtesten leistungsfähig werden könnte, durch diese zunehmende Theuerung des Geldes geweckt werden. Das Rückstreben des Geldes in ein Land, welches zur Bezahlung seiner Einfuhr bedeutende Geldvorräthe hinausgesendet hat, würde allerdings zugleich mit dem vorhergegangenen Ausströmen bedeutende Aenderungen in dem Einkommen der verschiedenen Volksklassen verursachen. Sehr bedeutende plötzliche Aenderungen der Art sind indessen kaum zu befürchten. Denn ein Land, welches überhaupt Geld besitzt, hat dasselbe nur durch eine vorangegangene Produktion erworben, und es müßte daher, wenn eine Waareneinfuhr, die früher mit Waarenausfuhr bezahlt wurde, nunmehr mit baarem Gelde bezahlt werden soll, eine plötzliche und starke Verminderung der Produktion im Inlande vorangegangen sein. Ein Land, welches überhaupt keine Produktion besitzt und gar keine Waaren exportiren kann, um seine Einfuhr mit demselben zu bezahlen, kann auch unmöglich Geld besitzen, um mit demselben die Einfuhr zu bezahlen. Das Geld dient also nur vorübergehend zur Bezahlung von eingeführten Waaren; schließlich wird immer eine Ausgleichung in anderen Werthen eintreten müssen. Die eingeführten und ausgeführten Geldmengen werden in der Regel einander gleich sein.

Ausnahmen von dieser Regel finden allerdings statt. So werden namentlich diejenigen Länder, welche bedeutende Edelmetallminen besitzen, Jahr für

Jahr denjenigen Theil ihrer Metallproduktion, der nicht im Inlande gebraucht wird, ausführen können. In diesem Falle wird aber das erzeugte Edelmetall nicht als Geldmaterial, sondern wie irgend eine andere zur Ausfuhr bestimmte Waare fungiren.

Diejenigen Länder dagegen, welche keine Edelmetallminen haben, müssen Jahr für Jahr gewisse Mengen derselben einführen und zwar theils zur Verarbeitung durch die inländische Industrie, theils auch um die Abnützung an den in Umlauf befindlichen Münzen zu ersetzen.

In Ländern, wo Bevölkerung, Industrie und Handel rasch zunehmen, wird auch wegen der sich stets steigernden Umlaufsthätigkeit eine immer größere Geldmenge nöthig; und solche Länder können daher ebenfalls etwas mehr Geld einführen als sie ausführen müssen.

2. Die regelmäßige Art der Bezahlung einer Einfuhr liegt in der Ausfuhr von Waaren. Das ist die wirthschaftlich am meisten gerechtfertigte Art der Bezahlung. Der internationale Verkehr ist darauf angewiesen, daß in der Regel Ausfuhr und Einfuhr sich bedingen und annäherungsweise gleich bleiben. Wird deßhalb die eine dieser Handelsrichtungen vermehrt oder vermindert, so wirkt das in entsprechender Weise auf die andere ein. Die jeweilige Größe der Ausfuhr gibt auch die Möglichkeit für die ausgeführten Waaren im Auslande solche zur Einfuhr zu beschaffen, wobei es für die Gesammtkonsumtion gleichgültig bleibt, wie sich diese eingeführten Waaren sodann unter die inländischen Consumenten vertheilen. Jede Schmälerung der Ausfuhr wird dagegen die Einfuhr zunächst solcher Gegenstände verringern, welche im Inlande nicht produzirt werden. Und unter diesen wieder zunächst die Gegenstände, die dem Luxus dienen. Eine bedeutende Einfuhr zeigt nicht etwa, daß das Land seine Güter nicht selbst erzeugen kann, sondern sie zeigt zunächst nur, daß man Mittel hat, um die andere Nation für die gekauften Waaren zu bezahlen.

3. Es ist aber auch möglich, daß die von einem Volke einem anderen gesandten Waaren von dem empfangenden nicht bezahlt werden, sondern daß letzteres den Werth derselben schuldig bleibt. Hiedurch wird nur die schließlich doch nothwendige Zahlung hinausgeschoben. Solche Schulden zwischen ganzen Völkern können auf verschiedene Weise gemacht werden.

So werden häufig Sendungen vorgenommen, welche von den Empfängern in einem andern Lande erst dann bezahlt werden, wenn neue Sendungen unterwegs oder schon angekommen sind, so daß immer die Verkäufer den einmaligen Betrag einer Sendung voraus haben.

Oder aber es werden Anleihen gemacht und zwar von den Staatsregierungen oder von Privaten. Dabei ist es im Erfolge gleichgültig, ob die Anleihen unmittelbar gegen die Waaren abgerechnet werden, ohne daß Geld abgesendet wurde, oder ob für die Waaren, die man vom Auslande bezieht, Geldsummen in's Ausland gehen, die man dann durch Anleihen wieder erhält.

Der regelmäßige Zustand der Aus- und Einfuhr ist das Gleichgewicht beider Bewegungen. Doch erscheinen manche Ursachen, welche längere oder kürzere Störungen dieses Gleichgewichtes veranlassen können. Diese Ursachen sind namentlich folgende:

1. Verschiedene Gold- und Silberproduktion, welche es einzelnen Ländern möglich macht, mehr Edelmetalle auszuführen und dafür etwas mehr andere Waaren einzuführen.

2. Die in Folge des internationalen Verkehrs entstehenden Creditverhält-

nisse, wobei manchmal Leistungen einzelner Völker von anderen nicht gleich bezahlt, sondern längere oder kürzere Zeit schuldig geblieben werden. Weil ja die Handelsgeschäfte keineswegs immer im Laufe eines Jahres sich vollständig abspinnen, sondern häufig für die Güter, die in einem Jahr versandt worden, der Gegenwerth erst später in Empfang genommen wird und umgekehrt, so kann die Einfuhr eines Jahres verschieden sein von der Ausfuhr desselben Jahres.

3. Wenn Aus- und Einfuhr nach den inländischen Preisen berechnet werden, so muß die Einfuhr um so viel größer erscheinen, als die Kosten des Transportwesens für die eingeführten Waaren und die beim Einfuhrhandel gemachten Gewinnste der Kaufleute ausmachen.

Die Handelsbilanz.

Die Lehre von der Handelsbilanz hat lange Zeit eine sehr wichtige Rolle in der Theorie und in der Politik des Handels gespielt. Man verstand und versteht heute noch unter Handelsbilanz das Verhältniß der Tauschwerthe der eingeführten und der ausgeführten Waaren. Die Handelsbilanz soll darstellen, ob eine Nation bei ihrem Verkehr mit dem Auslande gewonnen oder verloren hat, ob ihr Vermögen durch diesen Verkehr gestiegen oder geringer geworden ist. Von einer Nation, deren Waarenausfuhr, in Geld angeschlagen, bedeutender ist, als die Waareneinfuhr, sagt man, ihre Handelsbilanz sei günstig; im entgegengesetzten Falle ungünstig. Diese Ausdrücke und die ganze Anschauung, welche durch sie repräsentirt wird, haben ihren Grund darin, daß man diejenigen Bedingungen, welche für die Privatwirthschaft gelten, auf den volkswirthschaftlichen Organismus übertragen hat. Wie der einzelne Kaufmann am Jahresschlusse aus seinem Soll und Haben die Bilanz zieht, so soll auch, meint man, der Staat den Geldwerth der Einfuhr dem Geldwerthe der Ausfuhr gegenüber stellen und die Differenz beider Werthe sodann den Gewinn des Jahres repräsentiren. Den Handelsbilanzen liegt immer bloß der Preis der ein- und ausgeführten Waaren, nicht ihr Gebrauchswerth zu Grunde. Darin liegt schon ein großer Irrthum. Denn wenn man den wirthschaftlichen Zustand einer ganzen Nation beurtheilen will, so kömmt es vor Allem auf den Gebrauchswerth ihrer Güter, nicht auf deren Preis an.

Die ältere Lehre von der Handelsbilanz verkennt vollständig das Wesen der internationalen Arbeitstheilung, die wichtigsten Grundlagen der Produktion und der Consumtion. Die Ausfuhr gehört der Produktion an, die Einfuhr dagegen der Consumtion. In den Verhältnissen der Aus- und Einfuhr muß sich deßhalb das Verhältniß von Produktion und Consumtion spiegeln. Die ziffermäßige Vergleichung von Aus- und Einfuhr kann nur nach den Preisen der berechneten Waaren geschehen.

In der Regel müssen diejenigen Leistungen, welche zwei Völker im internationalen Handel für einander vornehmen, nothwendig gleich sein. Und ebenso muß auch die Summe jener Preise, welche ein Volk in einem bestimmten Zeitraume für alle anderen Völker aufwendet oder demselben schuldig wird, jener Summe gleich sein, die es dafür empfängt. Dabei müssen aber in die Berechnung eingeschlossen werden nicht allein Waarensendungen und Geldsendungen, sondern auch Ausgaben und Arbeitsleistungen, welche die Angehörigen des einen Landes für die Bewohner eines anderen Landes machen.

Wenn bei der Berechnung einer Handelsbilanz ein Volk mehr auszugeben scheint als es einnimmt, so kann das herrühren von unrichtigen Berechnungen

oder von solchen Leistungen zwischen den Völkern, welche nicht aus Handelsgeschäften herkommen, welche also auch nicht nothwendig gleich sein müssen. Solche einseitige Leistungen können

1. von den Regierungen gemacht werden, z. B. Kriegsentschädigungen, Subsidien und dergleichen; oder

2. durch den Privatverkehr, z. B. durch auswanderndes Vermögen, Erbschaften, Gewinnste und dergleichen, die in's Ausland gehen, durch das im Auslande verzehrte Vermögen u. s. f.

Die Handelsbilanz kann am genauesten nur nach den Zolllisten berechnet werden. Aber auch diese Berechnung hat an manchen Irrthümern und Ungenauigkeiten zu leiden. Der Hauptgrund, weßhalb die Zolllisten den Aus- und Einfuhrhandel nicht vollständig und genau zur Darstellung bringen, liegt darin, daß die Qualität der Waaren aus den Zolllisten nicht sicher zu erkennen ist, weil sehr häufig von den Eigenthümern geringere, vielleicht niedriger verzollte Qualitäten angegeben werden, ferner darin, daß die Preise der Waaren sich in keiner Weise ganz richtig angeben lassen. Läßt man nämlich bei der Verzollung die Preise der Waaren von den Eigenthümern angeben, so ist nicht zu erwarten, daß eine derartige Angabe mit der Wirklichkeit übereinstimme. In der Regel werden die Waarenpreise zu gering angegeben werden. Wenn sich dagegen die Zollbehörden amtlicher Schätzungen bedienen, so stimmen dieselben fast niemals mit den wirklichen Preisen überein. Denn solche Tabellen können aus Rücksicht für die Zollbeamten nur für längere Perioden aufgestellt werden, und deßhalb gibt es zwischen den offiziell aufgestellten und den wirklichen Werthen oft Preisdifferenzen von vielen Millionen. Ein unveränderlich angenommener Preissatz kann bei der Anfertigung der Zolllisten wenigstens den Vortheil bieten, daß sich daraus die jeweiligen Waarenmengen leicht erkennen lassen.

Auch daran leidet die Beurtheilung des Waarenhandels nach den Zolllisten, daß sie die durch den Schmuggel in's Land gebrachten Waarenmengen nicht angeben kann. Viele über die Grenze gepaschten Waaren erscheinen nicht in den Zolllisten und stören die Aufstellung einer richtigen Handelsbilanz.

Auch kann in einer ganzen Volkswirthschaft die Rechnung über Gewinn und Verlust niemals so geführt werden wie in der kaufmännischen Buchhaltung. Der einzelne Geschäftsmann kann freilich am Jahresschlusse bei der Inventaraufnahme die verringerten Werthe abschreiben; in der ganzen Volkswirthschaft ist etwas Derartiges nicht möglich. Die bloße Ziffer der Mehrausgabe oder Mehreinfuhr läßt deßhalb keinen Schluß auf eine Vermögensmehrung oder Minderung ziehen.

Der Zwischenhandel.

Der Zwischenhandel hat den Zweck, Waaren anderer Länder gegeneinander auszutauschen. Eine Zunahme zum Volksvermögen ergibt sich dabei nur aus dem Gewinn und Arbeitslohne der Kaufleute und ihres Hülfspersonals. Die Eigenthümlichkeiten des Zwischenhandels sind:

I. Er erfordert bedeutende Capitalien, denn seine Unternehmungen sind nur im Großen einträglich und der Umsatz erfolgt langsam.

II. Er leidet häufiger an Unterbrechungen und Störungen als irgend ein anderer.

III. Er eröffnet dem Volke, das ihn treibt, also keine inneren, keine dauernden wirthschaftlichen Lebensquellen.

Der Zwischenhandel wird indessen manchmal durch die Verhältnisse sehr unterstützt. Wenn durch ein Land der Zug des Handels, eine große Welthandelsstraße geht, wenn es am Meere, an großen schiffbaren Strömen liegt, hat es wohl Veranlassung und günstige Gelegenheit zum Zwischenhandel. Solche Völker erwerben sich durch Geschicklichkeit und Unternehmungsgeist in der Schifffahrt und im Handel oft für lange Zeit die Vorhand gegenüber anderen Völkern.

So die alten Araber und Phönizier mit ihrem indisch-europäischen Zwischenhandel. Der Waarenzug am Rhein und an der Donau bereicherte die alten rheinischen Handelsstädte, namentlich Köln; der Waarenzug an der Donau die Städte Ulm, Regensburg, Wien; der Waarenzug durch das mittelländische Meer die italienischen Seestädte.

Der Zwischenhandel hat den Nachtheil, daß eine Aenderung des Handelszuges den auf seiner Basis emporgebauten Wohlstand der zwischenhändlerischen Nationen rasch und vollständig zerstört. So sind ganze Städte von ihrem einstigen Wohlstande so tief herabgesunken, daß man kaum noch die Spuren davon bemerkt.

Allerdings wirkt der Zwischenhandel auch in Bezug auf die eigene Produktion der zwischenhändlerischen Nationen vielfach anregend. Man sieht die Produkte anderer Völker, lernt ihre Bedürfnisse kennen und forscht nach, was das eigene Land für Produktionsquellen bietet.

Jedenfalls hat der Zwischenhandel die hohe civilisatorische Bedeutung, die Völker einander zu nähern, nationale Vorurtheile zu heben, den Menschen zum Weltbürger ausbilden zu helfen.

Waarenhandelskrisen. Krisen im Waarenhandel können eintreten in Folge von wirklich eingetroffenen oder voraussichtlichen Mißernten, in Folge von plötzlichen oder drohenden Kriegen oder anderen großen Umwälzungen im Staatsleben, durch welche Angebot und Nachfrage, Produktion, Zufuhr oder Ausfuhr einer bestimmten Waare gehindert werden; durch Reformen und Aenderungen im Zollwesen, durch große Verbesserungen der Transportmittel und Aenderungen der Verkehrsrichtungen u. s. f. Jede Speculation, möge sie auf das Steigen oder auf das Fallen gewisser Waarenpreise gerichtet sein, gründet sich auf abnorme Preisveränderungen und dient zugleich als wirthschaftliches Ausgleichsmittel solcher Abnormitäten.

Zu den bedeutendsten und häufigsten Krisen im Waarenhandel gehören die Krisen im Kornhandel, im Colonialwaarenhandel, in dem Handel mit überseeischen Fabrikaten nach überseeischen Plätzen, im Handel mit Rohstoffen für die Fabrikation und im Handel mit denjenigen Artikeln, deren Angebot und Nachfrage durch Kriege wesentlich beeinflußt werden. Je mehr eben die Produktion und Consumtion einer Waare von solchen Bedingungen abhängen, welche von keiner bestimmten Vorausberechnung ausgehen, um so leichter führt die Speculation mit solchen Waaren zur Ueberspeculation. Deßhalb sind insbesondere diejenigen Waaren, bei deren Erzeugung die Laune der Natur den Ausschlag gibt, in ihrer Zukunft bis zu einem gewissen Grade unberechenbar (Ausfall der Ernte), und solchen Krisen deshalb leichter ausgesetzt. Aehnlich steht es mit jenen Waaren, die hauptsächlich für den Export nach fremden Ländern erzeugt werden. Da die Absatzverhältnisse fremder Länder weniger bekannt sind, als die des eigenen Landes, wird die Consumtionsfähigkeit des Auslandes leicht überschätzt. Deshalb sind im überseeischen Exporthandel mit periodischer Abwechslung in ganz kurzen Zwischenräumen Ueberfüllung des

Marktes, Stockung des Absatzes, geschäftliche Krisen, dann wieder Waarenmangel, günstige Conjuncturen, große Gewinnste und wiederholte Ueberfüllung des Marktes rasch auf einander gefolgt. Alle Lehren, welche der Handel von den Krisen der Vergangenheit hätte ziehen können, sind fruchtlos geblieben. So oft nach einer Waarenhandelskrise für die durch die Spekulation im Uebermaße beigebrachten Waaren neue Absatzmärkte erschlossen, oder die alten nach längerer Verschlossenheit wieder eröffnet waren, und das Geschäft sich wieder einigermaßen gehoben hatte, sind immer wieder Ueberspeculationen und Ueberfüllungen der Märkte gefolgt.

Ein wichtiges Merkmal dafür, daß eine ursprünglich gesunde Speculation im Begriffe ist, in Ueberspeculation auszuarten, liegt dann vor, wenn die Waarenlager bei gleichbleibenden oder noch steigenden Preisen anwachsen.

Für den Einzelnen dienen als Mittel, um sich vor einer Ueberspeculation zu bewahren, die genaue Kenntniß des Angebotes und der Absatzverhältnisse der Waaren, eine sorgfältige Verfolgung der Statistik der Produktion und des Handels, eine sorgfältige Beobachtung der Preisbewegung und der Handelsbewegung, unablässige Beobachtung des Geldmarktes und specielles Studium der Handelsgeschichte bezüglich der einzelnen Gegenstände, mit welchen sich die Speculation beschäftigt. Namentlich werthvoll ist das Studium vergangener Speculationszeiten und Handelskrisen.

Die Krisen des Waarenhandels bleiben keineswegs immer auf den Handel selbst beschränkt, sondern können häufig zu Krisen derjenigen Produktionszweige führen, mit deren Produkten der Waarenhandel sich beschäftigt. Wenn der Kaufmann seine Waaren, die er auf Credit verkauft hat, nicht bezahlt bekömmt, kann er auch seinerseits keine Zahlungen an seine Verkäufer leisten oder keine neue Bestellungen bei den Producenten machen; die im Handel eintretenden Fallissements wirken auf die Produktion zurück und lassen auch bei ihr eine Krisis ausbrechen. So muß z. B. eine Krisis in dem Ausfuhrhandel mit europäischen Gewebewaaren sich mit einer gewissen Nothwendigkeit von den Exportgeschäften auf die Geschäfte der Druckereien, Färbereien u. s. w., dann auf die Webereien, hierauf auf die Spinnereien, von diesen auf die Rohstoff importirenden Geschäfte und auf die Producenten der Rohstoffe, endlich auf die Maschinenfabrikanten, Eisenhüttenbesitzer und Bergwerke hinüberwälzen.

VII. Das Bankgeschäft.

Wesen der Banken.

Die Banken sind Anstalten, welche zur Vermittlung des Credits und des Geldumlaufes dienen. Erstere Funktion tritt heutzutage sehr in den Vordergrund. Im Allgemeinen ist also die Funktion der Banken die, daß sie Geld an sich ziehen, wo es überflüssig ist und es dorthin leiten, wo es nöthig ist. Sie werden daher immer Schuldner und Gläubiger; sie geben und nehmen Zins. Wegen dieser doppelten Eigenschaft der Banken lassen sich auch ihre sämmtlichen, sehr verschiedenen Geschäfte in zwei Hauptgruppen bringen: Activgeschäfte, bei welchen die Banken Gläubiger, Passivgeschäfte, bei welchen sie Schuldner sind.

1. Das **Activgeschäft** der Banken. Die Banken waren ursprünglich Geschäfte, welche die Geldumwechslung besorgten. Dieser Geschäftszweig,

welcher im Mittelalter vorzugsweise in Italien sich entwickelte, aber auch schon im Alterthum vorkam, war besonders wichtig in einer Zeit der Münzzersplitterung, als zahllose Staaten und Städte ihre eigenen Münzen prägten, welche überdieß oft schlecht geprägt waren und gefälscht wurden. In solchen Zeiten mußte die Kenntniß und die Umwechselung derartiger Münzsorten nothwendig zu einem besonderen Berufe werden. Der Gewinn des Banquiers bestand dabei in einer Umwechslungsgebühr oder Provision. Bei diesem Geschäfte mußten die Bankhalter nothwendig immer ansehnliche Geldvorräthe in verschiedenen Münzen vorräthig haben. Diese Geldvorräthe wollten die Bankhalter begreiflicher Weise nicht unthätig liegen lassen und doch auch nicht auf die Dauer entbehren. Daher bildete sich neben dem Geschäfe der Geldumwechslung auch ein Leihgeschäft auf kurze Fristen aus. Wegen der Unsicherheit des Credites lieh man aber bloß gegen Faustpfänder. Da dieses Geschäft zuerst von Lombarden betrieben wurde, führt es heutzutage noch den Namen Lombardgeschäft. Die Banquiers konnten dabei ihre Waarenvorräthe zinstragend verwerthen und verloren doch nur auf kurze Zeit die Verfügung über dieselben.

Als weiteres Activgeschäft trat zu diesem schon bestehenden ebenfalls im Mittelalter der Handel mit Wechseln. Die Unsicherheit des mittelalterlichen Verkehrs und die Mangelhaftigkeit der Creditgesetzgebung und der Rechtspflege begünstigten sehr die Entstehung des Wechselinstitutes und die Ausdehnung der Wechselgeschäfte. Die Geldwechsler aber waren bei ihrer allgemeinen Geschäftskenntniß die passendsten Personen, um den Wechselhandel zu betreiben. So wurden die Banquiers, welche ursprünglich bloß mit Edelmetallen und baarem Gelde gehandelt hatten, immer mehr zum Geldverleihen und zum Verkehre mit Schuldverschreibungen hingewiesen. In neuerer Zeit, mit der Ausbildung der Hypothekengesetzgebung, tritt zu diesem Activgeschäft auch noch das Hypothekengeschäft.

2. Die **Passivgeschäfte** der Banken, d. h. diejenigen Geschäfte, durch welche die Banken die Capitalien, die sie dann ausleihen wollen, an sich ziehen, entstanden ebenfalls aus kleinen Anfängen. Im Mittelalter war Jeder, der Baarcapitalien besaß, wegen der mangelhaften Ausbildung des Credites und wegen der herrschenden Unsicherheit des Capitalbesitzes genöthigt, seine Baarvorräthe in Sicherheit zu bringen. In der Geschäftswelt waren aber bedeutende Baarvorräthe nöthig eben wegen der geringen Ausbildung des Credits. Um solche Werthe sicher aufzubewahren, zeigten sich besonders jene Personen geeignet, welche viel mit Edelmetallen verkehrten: die Geldwechsler und Goldschmiede. Diese waren schon wegen ihrer eigenen Geschäfte genöthigt, gewisse Sicherheitsmaßregeln zu treffen; sie mußten feuer- und diebssichere Gewölbe haben. Außerdem hatten auch diese Leute wegen ihres notorischen Reichthums den meisten Credit, den ja derjenige immer besitzen muß, welcher Werthe zur Aufbewahrung bekommen soll. Aus diesem Grunde gab man Baarwerthe solchen Personen zur Aufbewahrung: Depositen. Aus den Depositen zur bloßen Aufbewahrung wurden aber mit der Zeit Depositen zur Benützung.

Etwas später, aber auch schon im Mittelalter, schuf das Bedürfniß nach einer festen Währung sog. Giro-Einrichtungen, welche entweder von den Gelddepositaren oder von eigens gegründeten Anstalten betrieben wurden. In diesen Giro-Anstalten wurden stets Baarzahlungen durch Compensation ausgeglichen. Die Depositen ihrerseits führten zur Einrichtung der Cheks und Banknoten (siehe unten).

3. **Verhältniß von Activ- und Passivgeschäft.** So wurden die Banken Anstalten, welche auf Credit Capitalien an sich ziehen, um dieselben auf Credit wieder auszuleihen. Schon frühzeitig mußte sich dabei zeigen, daß das Activgeschäft mit dem Passivgeschäft in einem ganz nothwendig inneren Zusammenhange steht. Es ergab sich dabei als Grundregel, daß die Natur und die Art des Passivgeschäftes bestimmend auf das Activgeschäft wirkt, d. h. dem Umfange, den Bedingungen der Verzinsung und der Heimzahlung, welche im Passivgeschäfte vorkommen, müssen der Umfang, sowie die Bedingungen der Activgeschäfte entsprechen. Je nachdem also das Passivgeschäft der Banken ist, sind die Baarvorräthe, welche die Banken halten müssen, die Fristen für die Ausleihung, die Höhe und Festsetzung der Zinsen, welche die Banken von ihrem Schuldner verlangen, verschieden.

Das Lombardgeschäft.

Das Lombardgeschäft besteht im Ausleihen von Geld gegen Faustpfänder. Dieses Geschäft wird von sogenannten Leihhäusern oder Versatzhäusern mit Schuldnern in Consumtivcredit, von den eigentlichen Banken dagegen in Produktivcredit gemacht. In der Regel heißen nur die letzteren Geschäfte Lombardgeschäfte. Die Pfandgegenstände sind dabei entweder gemünztes oder ungemünztes Edelmetall, Waarenvorräthe oder Werthpapiere. Das Lombardgeschäft ist in der Regel mit dem Wechseldiscontogeschäft verbunden und mit diesem das üblichste Activgeschäft der Banken.

Die Mittel zum Ausleihen im Lombardgeschäft nehmen die Banken theils aus der Emission von Banknoten, theils aus dem Depositengeschäft und aus der Ausgabe von verzinslichen Obligationen. Da die Banken durch die Beschaffung dieser Mittel Schuldner werden, und zwar Schuldner, welche in kurzer Frist bereit sein müssen, ihre Schulden zurückzuzahlen, so ist es nothwendig, daß auch in dem Lombardgeschäft die Ausstände in kurzer Frist wieder eingebracht werden können. Das Lombardgeschäft ist deßhalb an kurze Termine, in der Regel an den Termin von drei Monaten, gebunden. Ist die Frist vorbei und der Schuldner der Bank will noch länger Schuldner bleiben, so kann ihm eine Prolongation (Fristverlängerung) bewilligt werden. Doch dürfen solche Prolongationen nicht regelmäßig vorkommen, damit sich der Schuldner nicht daran gewöhne.

Neben der leichten Realisirbarkeit der Lombardausstände ist auch ihre Sicherheit eine nothwendige Bedingung. Diese Sicherheit wird dadurch erreicht, daß die Lombardbanken nur auf solche Pfänder leihen, welche nicht verderben, leicht aufzubewahren sind, an Ort und Stelle verkauft werden können und nicht allzu stark im Preise schwanken. Ferner dient zur Sicherheit auch die Bestimmung, daß das gegen ein Pfand gegebene Darlehen einen bestimmten Prozentsatz des Pfandwerthes nicht übersteigen darf. Die Höhe dieses Prozentsatzes kann keine für alle Pfänder gleichmäßig bestimmte sein, sondern muß sich nach den Gegenständen richten. 60—75 Prozent sind in der Regel die höchsten Prozentsätze, bis zu welchen die Lombardpfänder beliehen werden. Ferner ist es nothwendig, daß bei etwa eintretender Entwerthung des Pfandes der Schuldner verpflichtet sein muß, den Pfandwerth zu ergänzen.

Endlich muß die Bank, im Falle der Lombardschuldner zur Verfallzeit nicht bezahlt oder seiner Pflicht zur Ergänzung des Pfandwerthes nicht nach-

kommt, das Recht haben, ohne viele Umstände die Lombardpfänder zu veräußern.

Die Regulirung des Lombardgeschäftes, d. h. die Anziehung oder das Abstoßen von Schuldnern, welche Lombarddarlehen verlangen, können die Banken durch zwei Mittel vornehmen. Einestheils durch Festsetzung jenes Prozentsatzes, bis zu welchem Darlehen geleistet werden, andererseits durch Festsetzung des Zinsfußes, welcher für Lombarddarlehen gegeben werden muß und der nicht fest, sondern als veränderlicher von den Banken jeweilig bestimmt wird.

Bezüglich der einzelnen Arten des Lombardgeschäftes ist noch zu bemerken:

1. Der Waarenlombard hat die Aufgabe, demjenigen Producenten, welcher Waaren fertig hat und dieselben im Augenblick nicht gut verwerthen kann, gegen Verpfändung derselben das Capital zu weiterem Betriebe zu verschaffen.

Wenn der Waarenlombard volkswirthschaftlich von Nutzen sein soll, so darf er aber nicht zum Speculationsgeschäfte werden. Banken, welche einen Waarenlombard in ausgedehntem Maße cultiviren wollen, müssen zu diesem Zwecke das Waarengeschäft kennen. (Vergl. unten Entrepôtgeschäft.)

2. Obgleich der Waarenlombard volkswirthschaftlich bedeutender sein sollte, ist doch der Werthpapierlombard und Edelmetalllombard von den Banken lieber cultivirt. Es hat dieß seinen Grund in der größeren Einfachheit dieses Geschäftes, welches aber vielfach bloß dazu dient, eine für die Volkswirthschaft bedeutungslose Börsenspeculation möglich zu machen.

Das Diskontogeschäft.

Das Diskontogeschäft ist ebenfalls eines der wichtigsten Aktivgeschäfte der Banken.

Unter Diskonto (Eskomte) versteht man den Abzug, welchen Jemand bei dem Ankauf einer gegen einen Dritten gerichteten Schuldforderung macht. Doch kann auch der Schuldner selbst seine Schuld mit einem Diskonto-Abzuge bezahlen; nämlich dann, wenn er vor der Zeit bezahlt. Der Diskonto kommt zum Abzuge theils bei der Annahme von sofort zahlbaren Schuld-Urkunden an Zahlungsstatt, theils auch bei dem Ankaufe von Schuld-Urkunden, welche erst später zahlbar werden. Im zweiten Falle ist der Diskont nichts anderes als ein vorweg in Abzug gebrachter Zins. In dieser Form kommt er vorzugsweise dann vor, wenn später erst fällige Schulden durch dritte Personen vorher eingelöst werden. Besonders häufig kommt der Diskonto bei Wechselschulden vor. Das Einkaufen von Wechseln vor ihrer Verfallzeit mit Abzug des üblichen Diskonto versteht man vorzugsweise unter dem Ausdrucke Diskontiren.

Diskonto-Banken nennt man diejenigen, welche als Aktivgeschäfte vorzugsweise die Wechseldiskontirung betreiben. Sie treiben häufig daneben das Lombardgeschäft, als Passivgeschäfte dagegen die Notenausgabe und das Depositengeschäft. Es wird insbesondere als Aufgabe der Diskontobanken betrachtet, die Depositen der Geschäftswelt an sich zu ziehen und zum Wechsel-Diskonto zu verwenden. Mit dieser Funktion verwalten die Banken die disponiblen Capitalien der Geschäftsleute und leihen sie im geschäftlichen Verkehr an ihre Wechselschuldner. Es können freilich Diskontogeschäfte auch von einzelnen Geschäftsleuten gemacht werden; aber die Diskontirung der Wechsel durch Ver-

mittelung der Banken ist entschieden vorzüglicher, weil die Banken dabei mit ihren großen Mengen von Schuldnern gewissermaßen als Versicherungsanstalten ihrer Gläubiger erscheinen. Der einzelne Wechselgläubiger läuft ja immer Gefahr, daß gerade sein Schuldner nicht bezahlt; der Gläubiger einer Bank dagegen hat die sämmtlichen Schuldner dieser Bank als Schuldner gegen sich. Dieser Vorzug des Diskontogeschäftes der Banken zeigt sich namentlich in Creditkrisen, wo die Privatgeschäfte wegen ihrer eigenen Sicherheit keine Wechsel mehr diskontiren wollen.

Wie beim Lombardgeschäfte müssen auch beim Diskontogeschäfte die Banken auf die Sicherheit und auf die leichte Realisirbarkeit ihrer Forderungen sehen.

Die Sicherheit der Wechsel wird lediglich durch die Kenntniß der Creditfähigkeit der Schuldner gegeben. Eine gewöhnliche Vorschrift für die Sicherheit des Diskontogeschäfts ist in vielen Bankinstituten das Verlangen von drei soliden Unterschriften auf einem Wechsel. Diese Vorschrift sichert indessen doch nicht völlig gegen schlechte Wechsel und wird oftmals für den soliden Geschäftsmann lästig.

Bezüglich der Verfallzeit der Wechsel herrscht der Grundsatz der Banken, ihre im Diskontogeschäfte ausgeliehenen Capitalien in nicht zu langer Zeit wieder zurückzuziehen. Die Banken suchen dabei ihre Diskonto-Capitalien so zu vertheilen, daß täglich neue Summen disponibel werden, und daß namentlich in jenen Zeiten, wo die Banken größere Summen an ihre Gläubiger zu bezahlen haben, auch wieder größere Werthe in ihre Kassen zurückkehren.

Sehr viel kömmt auf die richtige Regulirung des Diskonto an. Die Banken folgen in der Festsetzung der Höhe ihrer Diskontos in der Regel den Bewegungen des Geldmarktes, d. h. je stärker überhaupt die Nachfrage nach Capitalien ist, um so höher setzen die Banken den Diskonto an und umgekehrt.

Das Depositengeschäft

Depositen sind Darlehen, welche auf kurze Kündigung oder gegen jederzeitige Rückzahlung an Banken gegeben werden. Auch wird der Ausdruck für die sog. gerichtlichen Depositen gebraucht. Die Depositen wurden ursprünglich bloß zur Aufbewahrung gegeben. Der Eigenthümer oder Deponent mußte für die Aufbewahrung dem Aufbewahrer (Depositar) eine Gebühr bezahlen. Lediglich zur Aufbewahrung werden Werthgegenstände auch heutzutage noch bei Banken deponirt, um dieselben vor Diebstahl und dergleichen zu schützen.

Die ursprünglich bloß zur Aufbewahrung gegebenen Depositen mußten aber nothwendig mit der Zeit Depositen zur Benützung werden. Der Depositar bemerkte nämlich sehr bald, daß er immer nur einen Theil der deponirten Werthe vorräthig haben müsse, um ihn an die Besitzer zurückzuzahlen, daß dagegen der übrige Theil zu gewinnbringenden Geschäften verwendet werden könnte. Ein gewisser Geldvorrath genügt also, um den Rückforderungen der Deponenten genügen zu können. Aus dieser Erfahrung bildete sich die Benützung der Depositen aus. Die Banken verzichteten auf die für die Aufbewahrung erhaltene Gebühr und nahmen die Depositen als Darlehenssummen mit der Verbindlichkeit, dieselben entweder sofort oder nach bestimmten Kündigungsterminen zurückzuzahlen. Mit den deponirten Geldern konnten dann in der Zwischenzeit gewinnbringende Geschäfte gemacht werden.

Diese Verwandlung der Depositen zur Aufbewahrung in Depositen zur Benützung oder in Darlehen fand mit der zunehmenden Rechtssicherheit und

Ausbildung des Credites statt, begünstigt durch die fortwährende Ansammlung von Geld und durch das Interesse der Capitalisten, ihre Capitalien fruchtbringend und sicher selbst auf kurze Zeiten zu verwerthen.

Die Vergütung, welche die Bank für die durch die Depositen gebotene Capitalnutzung bezahlt, kann in verschiedener Weise erfolgen:

1. Durch Bezahlung von Zinsen für die Depositen. Die Höhe solcher Zinsen muß sich im Allgemeinen nach dem landesüblichen und insbesonders nach dem im Handelsleben gebräuchlichen Zinsfuße richten; ferner auch nach den Verwaltungskosten der Bank. Da diese um so niedriger sind, je größer das Geschäft ist, so veranlaßt das Depositengeschäft die Ausdehnung der Banken. In der Regel ist der Depositenzins bedeutend geringer als der Wechsel-Diskont. Die Höhe der Zinsen wird aber auch durch die Kündigungstermine beeinflußt. Je länger diese Termine sind, um so höhere Zinsen pflegen die Depositenbanken zu bezahlen, weil sie dann nicht so viel Baarvorräthe bereit zu halten brauchen.

2. Durch unentgeltliche Aufbewahrung der deponirten Werthe.

3. Durch unentgeltliche oder wohlfeile Uebernahme und Ausführung von Geschäften für die Deponenten. Unter solche Geschäfte gehört namentlich die Vermittlung von Zahlungen durch Einrichtung einer Giro-Abtheilung bei einer Depositenbank, indem die Bank auf den Contis ihrer Kunden die Zahlungen, welche dieselben untereinander abzumachen haben, mittels Ab- und Zuschreiben ausgleicht. Ferner hat das Depositengeschäft auch zur Einrichtung der sog. Cheks geführt (siehe unten).

4. Stellenweise hat man auch versucht, die Deponenten an dem Reingewinne der Bank theilnehmen zu lassen, was allerdings nicht so leicht auszuführen ist.

Von Wichtigkeit für das Depositengeschäft sind noch die Länge der Kündigungstermine und die unterste Größe der angenommenen Depositen. Möglichst kurze Kündigungstermine dienen wesentlich zur Ausbildung des Depositengeschäftes. Die Ausdehnung desselben namentlich auf die nicht dem Capital angehörenden Bevölkerungsklassen wird sehr begünstigt durch Annahme auch kleinerer Depositensummen.

Die Depositen unterscheiden sich zunächst nach der wirthschaftlichen Stellung der Deponenten. Diese sind entweder Consumenten oder Geschäftsleute. Durch die Ansammlung der disponiblen Baarvorräthe der Consumenten werden viele unproduktive Gelder nutzbar gemacht. Die Depositen der Geschäftsleute sind theils Kassenvorräthe, theils Reservefonds, theils sog. Horte. Mit letzterem Namen bezeichnet man die Münzen und Edelmetalle, welche sich nicht in der Cirkulation befinden, sondern momentan unthätig sind und für eine Verwendung parat liegen. Zu ihnen gehören besonders die neueren Gold- und Silbermassen aus den Edelmetallminen, welche sich manchmal in den großen Banken anhäufen, bis sie in den Verkehr übergehen.

Da die Depositen in ganz kurzen Fristen rückzahlbar sind, so müssen die Depositenbanken einestheils immer einen hinreichenden Baarvorrath halten, dessen Höhe durch den Credit der Bank und durch die jeweilige Lage der Geschäfte und des Geldmarktes bedingt wird; andererseits müssen die Depositen nur in ganz kurzfristigen Geschäften verwerthet werden. Solche Geschäfte sind in der Regel nur Lombardgeschäft und Wechseldiskontogeschäft, sowie die Einkäufe und Verkäufe von Edelmetallen und Geldsorten mit kleinem Gewinn. Alle diese Geschäfte müssen in kurzer Zeit ablaufen, so daß immer wieder Geld zur Bank zurückkehrt.

Eine je größere Zahl von Geschäftsleuten beim Depositengeschäfte sich betheiligt, um so größer wird der disponible Baarvorrath und damit die neuen Capitalien, welche in die Volkswirthschaft gebracht werden können.

Andere Geschäfte als die oben genannten darf eine Depositenbank nicht machen; sie darf namentlich nichts riskiren. Nicht einmal der Werthpapierhandel auf eigene Rechnung paßt für die Depositenbanken. Die Deponenten werden nur durch das Vorhandensein von sicheren Effekten und von Edelmetallvorräthen gesichert. Das Geschäft des Bankhalters beruht vollständig auf dem fremden Capital.

Das Contocorrentgeschäft.

Unter Contocorrentgeschäften versteht man einen Buch-Credit, welcher aus einer Reihe einzelner Posten besteht und entweder durch einzelne Zahlungen oder auf einmal im Ganzen beglichen werden kann. Solche Contocorrente (laufende Rechnungen) erscheinen im Gebiete des Consumtiv- wie im Gebiete des Produktivcredites und spielen in der heutigen Volkswirthschaft eine sehr wichtige Rolle, indem sie das Geld zeitweilig entbehrlich machen, weil bloß am Abrechnungstage baares Geld gezahlt werden muß.

Im Bankgeschäfte knüpft sich das Contocorrentgeschäft an die Depositen an, indem die Banken ihren Deponenten ein Conto oder Guthaben eröffnen. Alle weiteren Einlagen des Kunden oder Zahlungen, die an denselben gemacht werden, werden ihm in seinem Conto gutgeschrieben; dagegen macht die Bank auch Zahlungen für ihn und schreibt ihm dieselben zur Last. Das Contocorrentgeschäft ist demnach aus dem Depositengeschäft herausgewachsen. Ein besonders beachtenswerther Punkt hiebei ist die Methode, nach welcher die Zinsen berechnet werden.

Vernünftiger Weise wird mit dem Passivcontocorrentgeschäft auch ein Activcontocorrentgeschäft, in welchem die Banken Gläubiger sind, verbunden. Der Zinsfuß für das Activcontocorrentgeschäft muß selbstverständlich höher sein, als derjenige für das passive. In der Differenz beider Arten von Zinsfuß besteht der Gewinn, welchen die Banken aus diesem Geschäfte machen und die Entschädigung für ihre dabei stattgefundene Bemühung.

Das Check-Geschäft.

Das Checkgeschäft hängt ebenfalls mit dem Depositengeschäft zusammen. Unter Check versteht man die Anweisung eines Bankgläubigers auf sein Guthaben bei einer Bank. Diese Anweisungen sind sofort zahlbar und können auf Inhaber oder auf Namen lauten. Sie haben viel Aehnlichkeit mit den Banknoten, unterscheiden sich aber von denselben dadurch, daß sie nicht von der Bank selbst oder einem Gläubiger derselben und daß sie meist nicht auf runde Beträge, sondern auf jene Summen ausgestellt werden, die man mittels Anweisung bezahlen will. Hiezu geben die Banken ihren Kunden sogenannte Check-Bücher, in welchen sich nummerirte Blätter befinden, die im Falle eines Gebrauches herausgerissen und mit den zu zahlenden Summen ausgefüllt werden.

Das Check-Geschäft hat hauptsächlich in Großbritannien und Amerika eine großartige Entwicklung genommen. Dort tritt der Verkehr in Münze oder in Banknoten immer mehr zurück gegenüber dem Umsatz im Check- und Contocorrent-Geschäft. Wer z. B. von einer Bank für einen discontirten

Wechsel oder als Lombardanlehen eine Summe erhalten soll, läßt sich dieselbe nicht baar bezahlen, sondern in der Regel einstweilen auf seinem Depositen-Conto gutschreiben; hat man dann Zahlungen an Andere zu machen, so gibt man denselben Anweisungen auf jenes Guthaben. In dieser Weise kann Jemand in einem Augenblicke Schuldner einer Bank und sofort wieder mittels Depositum Gläubiger derselben werden. Gelder oder Banknoten kommen dabei gar nicht aus der Bank heraus, sondern das ganze Geschäft geht nur durch die Bücher. Und wenn etwa Geld oder Banknoten im Umlaufe sind, haben dieselben die Tendenz, immer in kurzer Zeit wieder zur Bank zurückzulaufen.

Der Nutzen des Checksystemes besteht demnach darin, daß dasselbe als ein Surrogat des Goldes erscheint. Je mehr das Checksystem Eingang findet, um so weniger bedarf man baares Geld, um so weniger selbst der Banknoten. Die Abrechnung erscheint als das schließliche und leichteste Geldsurrogat. Namentlich zeigt sich in Großbritannien und Nordamerika das Bestreben, die Notencirculation durch den Umlauf von Checks überflüssig zu machen. Das Checksystem verbreitet sich zuerst unter den größeren Geschäfsleuten, dehnt sich aber allmählig auch auf die Kreise der Consumenten aus, so daß schließlich wahrscheinlich nur die ärmeren Volksklassen Münzen und Noten in größerem Betrage gebrauchen werden.

Giro-Banken.

Eine Vorstufe des modernen Check- und Contocorrentgeschäftes findet sich in den älteren Girobanken. Es sind dieß Anstalten, wo Geldsummen deponirt werden, damit unter Denjenigen, welche deponirt haben, Zahlungen, statt durch Uebergabe des Geldes, durch Ab- und Zuschreiben in den Rechnungsbüchern gemacht werden können. Jeder, der eine Summe niedergelegt hat, erhält ein Folium über sein Depositum. Die eingezahlte Summe ist darauf creditirt, jede Forderung wird darauf debitirt. Die Vortheile solcher Giro-Einrichtungen sind die, daß das baare Geld nicht abgenützt wird, daß man den Transport des Geldes, sowie die Mühe des Zahlens erspart.

Manche von den älteren Giro-Banken sind nicht aus dem Bedürfnisse einer Vereinfachung des Zahlungswesens hervorgegangen, sondern aus dem Bedürfnisse einer festen Währung. Dieß ist namentlich der Fall mit der berühmten 1619 gegründeten Hamburger Bank.

Die eigentlichen Girobanken sind heutzutage veraltet und eingegangen; das Girogeschäft wird in besserer Weise ersetzt durch das moderne Depositen-, Contocorrent- und Checkgeschäft. Der charakteristische Unterschied zwischen der Girobank und den heutigen Depositenbanken liegt darin, daß in den Girobanken die Geldmengen liegen bleiben mußten.

Das Immobiliarcreditgeschäft.

Allgemeines. Der Immobiliar- oder Hypothekarcredit hat in neuerer Zeit ebenfalls eine hohe geschäftliche Ausbildung gewonnen. Die wichtigsten Eigenthümlichkeiten dieser Art des Credits bestehen:

I. in der Nothwendigkeit langer Creditverhältnisse und

II. in der gebotenen Realsicherheit (Hypothek).

Der Immobiliarcredit findet seine Anwendung hauptsächlich im Bereiche der Landwirthschaft, sodann im Gebiete des städtischen Häuserbesitzes. Aber auch industrielle und Transportunternehmungen machen von ihm Gebrauch.

Die Capitalien, welche er all' diesen Unternehmungen zuführt, werden in der Regel zu fixen Capitalsanlagen verwendet (Erwerb von Grundstücken, Gebäuden, Maschinen ꝛc.) und diese fixen Capitalsanlagen gewähren einerseits dem Schuldner die Möglichkeit, durch ihre wirthschaftliche Benützung seine Schuld zu verzinsen; dem Gläubiger, welchem sie hypothekarisch verschrieben sind, bieten sie Sicherheit für sein Capital und dessen Verzinsung. Die Sicherheit des Gläubigers ist dabei das Produkt zweier Faktoren: eines formellen und eines materiellen. Der formelle ist die hypothekarische Verpfändung, der materielle der Werth des Pfandgegenstandes. Dieser ist nicht stets gleichbleibend, was von Anfang an berücksichtigt werden muß.

Unkündbarkeit. Amortisation. Es ist eine der ersten Forderungen des Immobiliarcredits, daß dem Schuldner in langen Creditverhältnissen, d. h. in allen Creditverhältnissen, welche ihre Grundlagen in stehenden Capitalsanlagen haben, nicht gekündigt wird.

Der Handeltreibende, auch der Fabrikant, wenn er Betriebscapital zu leihen nimmt, mag sich Kündigung und kurze Rückzahlungsfristen gefallen lassen, der Hypothekschuldner nicht. Dieser kann seine Immobiliarschulden, wenn dieselben nur einigermaßen bedeutend sind, nicht auf einmal heimbezahlen; er kann sie nur tilgen durch vieljährigen Fleiß und Arbeit, durch alljährliche Abschlagszahlungen, d. i. auf dem Wege der Amortisation mittelst Annuitäten.

Dieses dringende Bedürfniß nach dem System der Unkündbarkeit, nach der langsamen und allmäligen Tilgung der Hypothekschulden zieht sich wie ein rother Faden durch das ganze Bodencreditwesen.

Die Bodencreditanstalten. Nach der Persönlichkeit des Unternehmers unterscheidet man: Anstalten der Capitalnachfrage oder der Creditbedürftigen und Anstalten des Capitalangebots.

Als erstere erscheinen hauptsächlich die genossenschaftlichen Creditvereine, als letztere die Banken.

Ferner sind Privat- und Staatsanstalten zu unterscheiden.

Beide Arten haben ihre Vortheile und ihre Nachtheile. Die landwirthschaftlichen Creditanstalten des Staates haben das Gute, daß sie immer das Wohl ihres Schuldners im Auge haben, und daß zugleich ihre Wirksamkeit eine allgemeine und umfassende sein kann. Ihre Mängel liegen darin, daß der Staat immer theurer verwaltet, als Privatanstalten, daß die Operationen solcher Anstalten langsamer sind und eine gewisse Centralisation, die mit der Landwirthschaft unvereinbar ist, nöthig ist. Andererseits haben die Staatsanstalten den Vortheil, daß sie sich an die gesammte Staatsverwaltung anlehnen können.

Jedenfalls ist der Staat berufen, solche Anstalten da zu errichten, wo das wirthschaftliche Leben nicht Kraft genug hat, um sie auf dem Privatwege in's Leben zu rufen.

Nach den Mitteln und Einrichtungen solcher Anstalten unterscheidet man:

I. **Landwirthschaftliche Creditvereine**, d. i. Vereinigungen von Grundbesitzern, welche den Zweck haben, jedem Mitgliede der Vereinigung unter gemeinsamer Verbürgung Darlehenscapitalien zu verschaffen. Sie sind also Associationen der Capitalnachfrage.

Den Credit ihrer Mitglieder machen sie dadurch thätiger und wirksamer, daß er in eine größere Anstalt hineinfließt und ein Theil eines größeren Credits wird.

Diese Anstalten haben meist das sogenannte Pfandbriefsystem angenommen. Pfandbriefe sind Werthpapiere au porteur oder auf Namen, welche hypothekarische Schuldurkunden repräsentiren. Sie stellen sich dar als Schuldurkunden, durch welche der Verein sich verpflichtet, dem Pfandbriefbesitzer für sein Capital und richtige Zinszahlung zu haften. Der Schuldner des Vereins erhält als Darlehen Pfandbriefe; diese kann er verkaufen. Damit entsteht eine doppelte Forderung und eine doppelte Berechtigung. Der Pfandbriefinhaber und der Verein sind Gläubiger des Schuldners, der Pfandbriefschuldner und der Verein Schuldner des Pfandbriefinhabers geworden.

Die Pfandbriefe sind meistens unkündbar; ihr Zins ist in der Regel ein unveränderlicher; die Fonds können sehr klein sein.

II. **Die Bodencreditbanken.** Die Thätigkeit der Banken bezüglich des Bodencredits ist eine viel umfassendere, als die der Creditvereine. Viele Banken machen zwar häufig auch Geschäfte im Hypothekarcredit; aber hauptsächlich pflegen sie den Mobiliarcredit. Erst in neuerer Zeit sind eigene Bodencredit- oder Hypothekenbanken gegründet worden.

Der hauptsächlichste Unterschied zwischen den Banken und den Creditvereinen liegt darin, daß die Creditvereine Capital suchen und Sicherheitsgarantien dafür bieten, während die Banken Capital bieten und Garantien dafür verlangen.

Die einzelnen Formen der bankartigen Bodencreditanstalten sind sehr mannigfach. Ausschließliche Bodencreditbanken gibt es nur wenige; wohl aber zahlreiche Banken, welche neben dem Handelscredit auch den Immobiliarcredit pflegen, wobei der Schwerpunkt in dem einen oder dem anderen Geschäfte liegen kann.

Von den landwirthschaftlichen Creditvereinen haben auch die Hypothekenbanken das Pfandbriefsystem angenommen.

Die Hauptbedingung für das Gedeihen und den reellen Betrieb der Hypothekenbanken, welche daneben auch noch Mobiliarcreditgeschäfte treiben, liegt darin, daß beide Gruppen streng gesondert gehalten werden müssen. Diejenigen Capitalien, welche von den Banken auf lange Fristen gegen Annuitäten-Zahlungen ausgeliehen werden, können die Banken sich nur von solchen Gläubigern heranziehen, welche auf lange Fristen oder in völlig unkündbarer Weise leihen. Das Mittel hiezu ist der Verkauf unkündbarer Pfandbriefe an die Capitalisten. Es erscheint demnach als Activgeschäft der Hypothekenbanken das Ausleihen gegen Hypothek und als entsprechendes Passivgeschäft die Pfandbrief-Emission.

Das Notengeschäft.

Wesen. Die Banknoten sind aus Depositenscheinen, d. h. aus Anweisungen einer Bank auf die bei ihr liegenden Baarschaften hervorgegangen. Solche Scheine konnten auf den Inhaber ausgestellt werden und wurden so zu Banknoten. Die Ausdehnung und Vervollkommnung des Banknotengeschäftes geschah gleichzeitig mit jener des Depositengeschäftes. Bei den heutigen Banknoten verpflichtet sich die Bank nicht mehr, das Geld, auf welches die Noten lauten, bei sich zu behalten, sondern nur den auf den Noten verzeichneten Betrag zu bezahlen. Um das thun zu können, müssen die Notenbanken, ebenso wie die Depositenbanken, ihre Geschäfte darnach einrichten, daß sie jeder Zeit ihre Noten einlösen können.

Die Banknoten sind also Anweisungen der Bank auf sich selbst, jederzeit an den Inhaber zahlbar. Diejenigen Banken, welche mittels Ausgabe

von Banknoten zu Schuldnern der Noteninhaber werden, heißen Zettelbanken oder Notenbanken. In ihrer volkswirthschaftlichen Wirkung gleichen diese Banken den Checkbanken, indem beide Arten durch verschiedene Formen von Anweisungen das Baargeld ersetzen.

Die wichtigste Aufgabe einer Zettelbank besteht darin, die Banknoten jeder Zeit gegen Baargeld zu ihrem vollen Nennwerthe einzulösen. Um das thun zu können, müssen die Notenbanken stets berücksichtigen, daß ihre Schulden jeder Zeit heimzahlbar sind und daß demnach ihre Activausstände auch danach eingerichtet werden müssen.

Deckung. Die Sicherheit der Notenbesitzer beruht in einer hinreichenden Deckung der Noten, d. h. darin, daß die Banken für die Gesammtsumme der Noten, deren Betrag sie an das Publikum schulden, die geeigneten, zur raschen Rückzahlung nöthigen Werthe jeder Zeit vorräthig haben. Bezüglich der Art, wie die Notendeckung herbeigeführt wird, sind die Ansichten und die Gesetzgebungen verschieden.

Vollständige Sicherheit wird eigentlich nur durch die Baardeckung des ausgegebenen Gesammtbetrages von Noten erzielt. Zu diesem Zwecke dürften die Notenbanken nur so viel Noten ausgeben, als sie baares Geld in ihren Kassen haben. Die Praxis des Verkehrs aber und die Gesetzgebung sind nicht so weit gegangen. Die Erfahrung hat nemlich gezeigt, daß niemals sämmtliche Noten zur Bank zurückkehren und daß daher eine vollständige Baardeckung nicht nothwendig ist.

Man sieht daher die Deckung der Noten theilweise mit Baarfonds und theilweise mit leicht einbringlichen Forderungen als hinreichend an. Der Baarvorrath muß nur groß genug sein, um die zur Einlösung zurückkommenden Noten auszahlen zu können. Die Ausstände kurzfristiger Forderungen der Bank dagegen dienen dazu, um den Notenumlauf zu reguliren. Denn es kann die Bank, wenn sie ihre Forderungen zurückbezahlt erhält, die zurückkommenden Noten je nach Erforderniß für längere oder kürzere Zeit an sich behalten.

Wie groß die Baarvorräthe gegenüber dem Notenumlaufe sein müssen, läßt sich nicht ein für alle Mal feststellen. Es richtet sich das vielmehr nach den allgemeinen Creditverhältnissen des Landes, nach dem speciellen Credit der Bank, nach den jeweiligen Capitalbedürfnissen und Leistungen der Produktion und des Handels u. s. f. Als diejenigen Forderungen, welche als Activgeschäft dem Passivgeschäft der Notenausgabe gegenüberstehen dürfen, sind gute, sichere Wechsel von kurzer Verfallzeit und Lombardausstände ebenfalls von kurzer Verfallzeit, daneben etwa, nur für einen kleinen Betrag, aber ganz sichere Werthpapiere zulässig.

Wirkung. Die volkswirthschaftliche Wirkung des Notengeschäftes besteht, wie erwähnt, darin, daß es als ein Surrogat des Geldes erscheint. Die Banknote ist kein Geld, sondern sie verkörpert bloß eine Forderung. Sie gehört zu den vielen Formen der Geldsurrogate. Namentlich darf die Banknote nicht mit dem Papiergelde verwechselt werden. Der wesentliche Unterschied zwischen den Banknoten und dem Papiergeld liegt darin, daß die Banknote jeder Zeit einlösbar ist und sein muß, während das Papiergeld gegen anderes Geld uneinlösbar ist; ferner darin, daß das Papiergeld Zwangskurs besitzt, welchen die Banknote in der Regel entbehrt und principiell entbehren muß.

Aus dem Zwecke des Bankgeschäftes ergibt sich, daß die Noten bei richtig verwalteten Banken als Darlehen ausgegeben werden und zwar auf kurze Fristen, während das Papiergeld in der Regel als Zahlung ausgegeben wird.

Die Banknote folgt zwar in Vielem den Bedingungen des Papiergeldes; es fehlt ihr aber, um Geld zu sein, der nationale Werthgehalt. Die Ausgabe von Papiergeld erfolgt ohne Rücksicht, wenigstens in der Regel, auf den Bedarf des Verkehrs und es kann daher leicht eine Zuvielausgabe stattfinden. Die Banknoten dagegen bleiben nur im Verkehr, wenn derselbe die Noten auch wirklich als Geldsurrogat bedarf; außerdem werden sie vom Verkehr wieder zur Bank zurückgeführt. Das regelmäßige Zurückströmen der Noten zur Bank zeigt, wie der Verkehr diejenigen Noten, deren er nicht bedarf, wieder ausstößt. Das Zurückzahlen der Activausstände der Bank durch ihre Schuldner an sie ist die regelmäßige Art der Rückkehr der Noten; unregelmäßig dagegen ist diejenige Rückströmung der Noten, welche lediglich die Einlösung durch baares Geld bezweckt.

Eine weitere Wirkung der Banknotenausgabe besteht darin, daß sie baares Geld in's Ausland treibt, da man die Noten nicht so leicht dorthin senden kann. Es hat dieses Verdrängen des Baargeldes freilich eine Grenze; denn wenn es zu weit ginge, würde eine Entwerthung der Noten eintreten. Sobald überhaupt zu viel Noten ausgegeben werden, kehrt die Ueberzahl wieder als Zahlung oder zur Einlösung zurück; dann hat die Bank zur Einlösung größeres Baarcapital nöthig; von diesem hat sie Verlust, weil es keine Zinsen trägt und büßt dadurch für ihre zu weit getriebene Notenausgabe.

Noten mit Zwangskurs. Es ist möglich, daß eine Bank der Einlösungspflicht überhoben wird, indem die Staatsgewalt ihre Noten für gesetzliches Zahlungsmittel erklärt. Dadurch verliert die Bank die Kenntniß ob sie zu viel oder genug Noten ausgegeben habe; es liegt ihr dann auch nahe, schlechte Geschäfte zu machen. Eine solche Erklärung der Banknoten als gesetzliches Zahlungsmittel ist für den Verkehr entschieden schädlich. Die Noten dürfen nicht ein begünstigtes Zahlungsmittel sein, sondern ihre Annahme muß vollständig freiwillig bleiben. Durch eine Erklärung der Noten zu gesetzlichen Zahlungsmitteln wird das baare Geld verdrängt und es tritt eine Theuerung der Güter gegen die Papiere ein. Hiebei verlieren namentlich diejenigen, welche früher ausbedungene Capitalien zu empfangen haben; am Meisten verliert der Staat selbst durch die Steuer, welche in den entwertheten Noten gezahlt wird. Sowie eine Bank ihre Noten nicht mehr einzulösen brauchte, ist nämlich regelmäßig eine Notenentwerthung wegen zu großer Emission eingetreten.

Andere Bankgeschäfte.

Neben den bisher genannten Geschäften, welche als die eigentlichen Bankgeschäfte bezeichnet werden können, wird theils von den einzelnen Banquiers, theils auch von den öffentlichen Banken sehr häufig eine Reihe von anderen Geschäften getrieben, welche in näherer oder fernerer Verwandtschaft zu den obengenannten stehen. Die einzelnen derselben sind:

Das Entrepôtgeschäft. Dasselbe hat Verwandtschaft mit dem Waarenlombardgeschäft. Entrepôts (Freilager) sind solche Magazine, in welchen Waaren, die aus dem Auslande eingeführt sind, unverzollt lagern können. Sie repräsentiren also Freihandelsgebiete, welche auf gewisse kleine Räumlichkeiten beschränkt sind. Handelsstädte und Hafenplätze, welche derartige Freilager besitzen, erweisen dem Verkehr die Erleichterung, welche die sog. Zollausschüsse gewähren. Aber nur in ihrer ursprünglichen Form werden die Entrepôts als Staatsmagazine vom Staate erhalten, um zollpflichtige Waaren

darin zu verschließen, bis die Waaren in den Verkehr übergehen und den Zoll bezahlen. Bei größerer Ausdehnung sind derartige Staatsmagazine nicht mehr ausreichend und man dehnte deßhalb das Entrepôt aus, indem man einzelne Geschäfte berechtigte, ihre eigenen Magazine als solche Lagerstätten zu benützen. So entstand der Unterschied zwischen dem wirklichen und fingirten Entrepôt. Das Entrepôtgeschäft besteht nun darin, daß Kauf und Verkauf der Waaren von dem Comptoir aus durch sog. Warrants bewerkstelligt werden. Die Waarenbesitzer haben die Muster ihrer in den Entrepôts lagernden Artikel in den Comptoirs und schließen die Verkaufsgeschäfte über die Waaren so ab, daß die Käufer Warrants (Waarenanweisungen) erhalten, in welchen ihnen das Eigenthum einer bestimmten Quantität der betreffenden Waare übertragen wird. Diese Warrants können weiter übertragen werden, so daß oft mehrere Geschäfte abgeschlossen werden ohne Berührung der betreffenden Waaren. In dieser Einrichtung findet sich auch ein Werkzeug zur Ausdehnung des kaufmännischen Credits; denn die Warrants werden wie andere Werthpapiere beliehen. Dieses Beleihungsgeschäft hat in manchen größeren Handelsplätzen zur Gründung sog. Entrepôtgesellschaften (Waarenleihhäuser) geführt.

Die Speculation in Börseneffecten wird ebenfalls von Banken betrieben. Es muß jedoch bemerkt werden, daß dieses Geschäft keineswegs ein eigentliches Bankgeschäft ist oder mit demselben in einer inneren Verwandtschaft steht. Ausführlicheres siehe unten.

Negociirung von Anleihen. Dieses Geschäft besteht darin, daß Anleihen, welche entweder vom Staate oder von Gemeinden (z. B. Städten, Provinzen) oder auch von Großgrundbesitzern oder von Aktiengesellschaften gemacht werden, entweder durch ein einzelnes Bankhaus oder durch mehrere miteinander verbundene Bankhäuser (sog. Consortien) vermittelt werden. Es geschieht das in der Weise, daß die Bankhäuser die ganze Anlehenssumme entweder auf einmal oder in Raten an den Schuldner, der das Anlehen contrahirt, bezahlen und die hiezu nöthige Summe auf dem Wege des Credits aus den disponibeln Capitalien der Volkswirthschaft an sich ziehen. Größere Anleihen müssen in der Regel in mehreren Fristen einbezahlt werden. Die Unternehmer der Anleihen können sich, wenn sie etwa die erste Ratenzahlung aus eigenen Mitteln bezahlt haben, durch den Verkauf der dafür erhaltenen Obligationen die Mittel zur weiteren Zahlung verschaffen. Oft können die das Anlehen vermittelnden Bankgeschäfte in kurzer Zeit alle für ihre ratenweisen Darlehen erhaltenen Obligationen an das Publikum verkaufen und sich sodann von der materiellen Theilnahme am Anlehen zurückziehen. Bei ausländischen Anlehen ist zugleich das Bankhaus oder Consortium, welches das Anlehen negociirt hat, der geeignetste Vertreter für die nachfolgenden Besitzer der Obligationen. Der Nutzen beim Geschäfte liegt entweder in einer besonderen Vergütung (Provision), welche der Gesammtschuldner an den Negocianten bezahlt, oder aber darin, daß der Negociant die Schuldobligationen, welche er von seinem Schuldner erhält, zu höheren Preisen an das Publikum verkauft. Seine Aufgabe ist es hiebei, die Curse dieser Obligationen nicht sinken zu lassen; sehr häufig haben die Negocianten von Anlehen die Curse zum Nachtheile der Käufer durch mancherlei Vorspiegelung künstlich in die Höhe getrieben.

Gründung und Consolidirung von Actiengesellschaften ist ebenfalls in neuerer Zeit ein beliebtes, wenn auch nur ausnahmsweise vorkommendes Geschäft der Banken und der Consortien von Banquiers geworden. Dieses Geschäft ist kein neues, denn die Gründerperiode reicht bis in das Ende des 16.

Jahrhunderts zurück und hat sich in längeren Zwischenräumen wie eine Epidemie wiederholt. Wo Actiengesellschaften mit größerem Capital zusammengebracht werden können, sind die dabei nöthigen, vorbereitenden Geschäfte so umfangreich, daß in der Regel Bankhäuser ihre Unterstützung dazu geben müssen. Dieselbe äußert sich nicht allein bei der Gründung, sondern auch später noch bei manchen vorkommenden Geschäften z. B. bei der Ausgabe von neuen Actien oder Prioritätenobligationen u. s. f.

Das Effecten- und Börsencommissionsgeschäft besteht in dem commissionellen Ein- und Verkauf von Börsenpapieren. Die wichtigsten Eigenthümlichkeiten des Commissionsgeschäftes sind schon oben berührt.

Arten der Banken.

I. Nach den verschiedenen Activgeschäften, d. h. also nach den Ausständen, welche die Bank hat, unterscheidet man: Diskonto-Banken, welche Wechsel diskontiren, Lombardbanken, welche gegen Faustpfänder leihen, Contocorrentbanken, welche Geld in laufender Rechnung verleihen, Hypothekenbanken, welche gegen Hypotheken Geld ausleihen, Credit-Mobiliers oder Creditanstalten, welche mit fremdem Capital speculative Geschäfte auf eigene Rechnung treiben.

II. Nach den Passivgeschäften d. h. also nach der Art der Schulden der Bank unterscheidet man: Depositenbanken (einschließlich der Sparkassen), Zettelbanken, ferner Bodenkreditbanken (welche durch Ausgeben von Pfandbriefen und dergleichen zu Schuldnern werden).

III. Nach ihrer rechtlichen Stellung unterscheidet man die Banken in Privatbanken und öffentliche Banken. Diese Unterscheidung wird indessen in einem verschiedenen Sinne gebraucht. Am besten ist es wohl, unter Privatbanken nur diejenigen zu verstehen, die von einzelnen Banquiers oder in Compagnie von Wenigen betrieben werden, und als öffentliche Banken diejenigen, die entweder als Staatsbanken, als städtische Banken oder als Actiengesellschaften, Commanditgesellschaften u. s. f. erscheinen.

IV. Sieht man auf die Erwerbssphäre, welcher die Banken hauptsächlich zu dienen haben, so unterscheidet man eigentliche Handelsbanken, welche das Depositengeschäft, Diskontogeschäft, Lombard- und Contocorrent-Geschäft als gewöhnliche Bankgeschäfte treiben und welche hauptsächlich dem Bedürfnisse des Handels und der Industrie zu dienen haben und diesen gegenüber die ungewöhnlicheren Arten, namentlich die Hypothekenbanken und die Credit-Anstalten oder Credit-Mobiliers.

Die Bankverwaltung.

Die wichtigste Aufgabe einer Bank ist, stets zahlungsfähig zu bleiben. Ihre Geschäftsführung muß darnach eingerichtet sein, daß möglichst immer die — selbst nur vorübergehende — Einstellung ihrer Zahlungen verhütet wird, und daß niemals eine vollständige Zahlungsunfähigkeit eintritt. Der obenerwähnte Grundsatz, daß die Activgeschäfte durch die Passivgeschäfte bestimmt werden müssen, muß auf alle einzelnen Geschäftszweige seine Anwendung finden. Je nachdem also die Banken mehr oder weniger leicht in die Lage kommen können, größere Summen zahlen zu müssen, müssen sie sich auch in die Lage setzen, größere Summen eintreiben zu können.

Wenn auch das Bankgeschäft, welches ja die Aufgabe hat, Geld an sich zu ziehen, um es wieder auszuleihen, in der Hauptsache mit fremdem Capitale wirthschaftet, so muß es doch auf einem eigenen Vermögen der Bank beruhen. Das eigene Capital einer Bank oder das sog. Stammcapital hat die Aufgabe, die Bank immer, auch in den schlimmsten Fällen zahlungsfähig zu erhalten. Es können sich ja aus der unrichtigen Anlage der ausgeliehenen fremden Gelder Verluste für die Bank ergeben und gegen solche Verluste erscheint das Stammcapital der Bank als die ursprüngliche Deckung. Die Banken verleihen das ihnen geliehene Geld, indem sie von ihren Schuldnern höhere Zinsen verlangen, als sie ihren Gläubigern bezahlen. Der Unterschied dieser Zinsen beträgt 1—2 %, und erscheint diese Zinsdifferenz theils als Ersatz für die Bemühung der Bank, theils auch als die Sicherheitsprämie, welche der Schuldner an die Bank für die Uebernahme des Risikos durch dieselbe bezahlt, und welche die Bank ansammeln muß. Das Stammcapital der Bank wird durch diese Differenz der Zinsen ebenfalls mitverzinst, hat aber dafür auch die Aufgabe, für etwaige Verluste der Bank zu haften. Ihre volkswirthschaftliche Wichtigkeit und die Möglichkeit ausgedehnter Thätigkeit gewinnen die Banken nicht durch ihr eigenes Capital, sondern durch die fremden Capitalien, mit welchen sie arbeiten. Die anfängliche Herstellung eines großen Stammcapitales dient noch keineswegs dazu, um einer Bank auch eine bedeutende Thätigkeit von vornherein zu sichern.

Die Höhe des Bankcapitales muß sich nach dem Risiko der Geschäfte, welche von der Bank betrieben werden, richten. Es kann z. B. das Stammcapital von Hypothekenbanken verschwindend klein gegenüber ihrem Umsatze sein, während Credit-Mobiliers nur mit großem Stammcapitale prosperiren können.

Mit dem Stammcapitale der Bank steht der Reservefonds derselben in einem inneren Zusammenhange. Er hat hauptsächlich die Aufgabe, als eine Versicherung des Geschäftes zu dienen.

Die Beschaffung der Stammcapitalien der Banken geschieht in verschiedener Weise. Bei den Privatbanken, sog. Banquiergeschäften, findet sie statt durch Einzahlung eines größeren oder kleineren Privatvermögens von Seite des einzelnen Unternehmers oder seiner Compagnons. Bei den Actienbanken findet sie durch die Ausgabe von Actien statt; aber die Ausgabe von solchen verzinslichen Obligationen, welche auf Seite der Gläubiger nicht beliebig kündbar sind, kann kaum als eine Art der Beschaffung eines Stammcapitals angesehen werden. Es ist freilich ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Actionär einer Bank und dem Besitzer einer Bank-Obligation. Denn der Actionär ist sein eigener Gläubiger und Schuldner. Der Besitzer der Bank-Obligation dagegen bloß Gläubiger der Bank. Die Ausgabe von Obligationen, die zu einem festen Fuße verzinslich sind, gehört demnach lediglich zu den Passivgeschäften der Banken; die Ausgabe von Actien dagegen ist nichts anderes als die Beschaffung des Stammcapitals durch einen einzelnen Unternehmer. (Nach A. Wagner im Volksw. Handwörterbuch von H. Rentzsch.)

VIII. Andere Credit-Institute.

I. **Credit-Anstalten (Credit Mobiliers).** Unter Creditanstalten versteht man im weiteren Sinne des Wortes überhaupt alle diejenigen Anstalten, welche für die Vermittlung des Credites sorgen, also neben anderen namentlich auch die Banken. In einem engeren Sinne, in welchem der Ausdruck gebraucht wird, versteht man darunter heutzutage die sog. Creditmobiliers, welche speziell eine Schöpfung der neueren Zeit sind.

Die Creditmobiliers sind Unternehmungen, welche neben den eigentlichen Bankgeschäften noch die Werthpapierspekulation, ein Geschäft in industriellen Unternehmungen und namentlich auch ein Waarengeschäft im Großen betreiben. Das Geschäft der Creditmobiliers unterscheidet sich daher nur dem Umfange nach von den meisten Privatbankgeschäften. Das Charakteristische an ihnen ist, daß sie als große öffentliche Actiengesellschaften auf eigene Rechnung dieselben riskirten Geschäfte betreiben, welche eigentlich nur wegen ihres Risikos und der zu ihrer Betreibung nothwendigen Raschheit und Vorsicht von dem Privatbanquier betrieben werden sollten. Manche dieser Creditanstalten sind nach größeren oder kleineren Verlusten von dem eigentlichen Spekulationsgeschäfte wieder zu dem solideren reinen Bankgeschäfte zurückgekehrt.

Die berühmteste und bahnbrechendste Anstalt, die hieher gehört, ist der Pariser Creditmobilier, 1852 von den Gebrüdern Pereire gegründet. Zweck dieser Gesellschaft, in welcher sich die Idee des Creditmobilier am Großartigsten verkörperte, war es, die Industrie und die öffentlichen Arbeiten zu fördern. Hiezu sollten die Werthpapiere (Actien und Prioritäten) der einzelnen industriellen Unternehmungen in ein großes Ganzes verschmolzen werden in der Weise, daß der Creditmobilier, um eben einzelne Werthpapiere anzukaufen, eigene Obligationen in der Höhe jener Summe ausgab, für welche er einzelne Werthpapiere ankaufe. Der Creditmobilier verfolgt also den Zweck, die wechselnden Actien-Erträgnisse vieler industrieller und commercieller Unternehmungen an sich zu ziehen und sie an seine Gläubiger wieder in der Form von den Zinsen seiner Obligationen und Actien hinauszugeben. Für den Capitalisten sollte dieß den Vortheil haben, daß derselbe sich nicht mehr mit der Wahl jener Werthpapiere zu beschäftigen braucht, in denen er seine Capitalien anlegen will. Für die Anstalt selbst beruht der Vortheil ihres Geschäftes in der Differenz zwischen dem Erträgniß der angekauften Papiere und den Zinsen, welche für die verkauften Obligationen zu bezahlen sind. Die Creditanstalt erscheint so wie eine Versicherungsgesellschaft, welche die verschiedene Sicherheit der überhaupt zur Capitalsanlage vorhandenen Werthpapiere ausgleicht, indem sie mehr oder weniger sichere Papiere ankauft und ihren Gläubigern dafür einen festeren Zins gewährt. Da die Gewinn-Chancen der von der Creditanstalt erkauften Werthpapiere wechselnd sind und manche dieser Papiere nur wenig abwerfen, so muß die Creditanstalt, um sich selbst vor Verlusten zu decken, von vornherein eine bedeutende Differenz zwischen den eingenommenen Zinsen und Dividenden und den ausgegebenen Zinsen für sich behalten. Als eine weitere Sicherheit neben der Vielfachheit dieser Geschäfte wird dem Gläubiger des Creditmobiliers das eigene Stammcapital des letzteren geboten. Soll diese Sicherheit eine genügende sein, so müßte freilich dieses Stammcapital ein viel größeres sein als es wirklich ist.

Das ganze Geschäft der Obligationenausgabe blieb aber dem Pariser Creditmobilier verboten, weßhalb sich derselbe den Börsengeschäften zuwandte. Er wurde Spekulant in großem Style, betheiligte sich an Actiengründungen, machte Gewinn an dem Cursstand der Actien und wenn dieselben gemacht waren, überließ man die Actiengesellschaften ihren Schicksalen. Vielfach haben die Creditanstalten, nicht allein die Pariser, zu einer Ueberreizung der Spekulation wesentlich beigetragen. Die von den Anstalten gepflegten und künstlich in's Publikum gebrachten Unternehmungen haben sehr häufig den Erwartungen, die man von ihnen hegte, nicht entsprochen und große Verluste für die nationalen Capitalien, namentlich für die letzten Käufer der ausgegebenen Actien gebracht.

Die Nachahmungen des Pariser Creditmobiliers in Wien, Leipzig, Darmstadt, Dessau, Meiningen, die Berliner Diskontogesellschaft und Andere haben sich als Creditmobiliers nicht bewährt. Manche dieser Anstalten haben ihren Actionären große Verluste gebracht oder nur geringe Dividende getragen, und am Besten haben sich noch diejenigen entwickelt, welche sich von dem eigentlichen Spekulationsgeschäfte auf das reine Bankgeschäft zurückzogen.

II. **Volksbanken**. Volksbanken nennt man jene Gattung von Diskonto-Banken, welche sich mit der Diskontirung von Schuldbriefen der minder bemittelten wirthschaftlichen Klassen beschäftigen. Diese Anstalten sind im Wesentlichen neueren Ursprunges, in Deutschland erst seit der Mitte des Jahrhunderts eingebürgert (durch Schulze Delitzsch). Mit den Handelsbanken haben sie gemeinsam, daß sie neben dem Diskontogeschäft auch das Contocorrent- und Depositengeschäft pflegen. Weil sie aber für die kleineren wirthschaftlichen Unternehmer arbeiten sollen, haben sie besondere Einrichtungen nothwendig. Da sie selbst nur kleinen Credit genießen, können sie auch ihren Schuldnern nur kleinen Credit geben. Ihr Betriebscapital schaffen sie dadurch, daß jeder Bankschuldner auch selbst Actionär wird. Jeder Actionär erwirbt sich eine Actie durch ein bestimmtes Eintrittsgeld und durch monatliche kleine Beiträge. Die Actie beträgt gewöhnlich 10—40 Thaler, der monatliche Beitrag etwa 20 Pfennige. Bei diesen geringen Beiträgen und kleinen Actien sind begreiflicher Weise die Mittel dieser Banken auch nur unbedeutend.

Manchmal nehmen der Staat und städtische Behörden die Gründung solcher Banken in die Hand, meist unter dem Namen Darlehenskassen. Es hat sich aber gezeigt, daß es für das Gedeihen solcher Anstalten sehr wichtig ist, alle außerordentliche Unterstützung oder Wohlthat ferne zu halten. Der Credit ist außerordentlich empfindlich gegen derartige äußere Einflüsse; jede Spur fremder Hilfe oder unentgeltliche Dienstleistung schadet ihm. Man kann fast behaupten, daß solche Darlehenskassen umsoweniger Umsatz und umsomehr Verlust haben werden, je mehr sie auf Unterstützung beruhen.

Man machte daher den Versuch, das Prinzip der Selbsthilfe zur Geltung zu bringen und die solidarische Haft aller Bankactionäre einzuführen. Damit erhielt die Bank allerdings eine großartige Verstärkung ihres Credits. Ein angesammelter Reservefonds dient zur Ausgleichung etwa vorkommender Verluste, ist aber von geringerer Wichtigkeit für das ganze Geschäft als die solidarische Haftbarkeit aller Bankactionäre. Die Vortheile, welche diese Creditgenossenschaften oder Volksbanken ihren Mitgliedern gewähren, liegen darin, daß sie es denselben ermöglichen, jeder Zeit kleine, jedoch ihren Verhältnissen angemessene Darlehen zu erhalten, daß sie die hohen Zinsen, welche sie früher für solche Darlehen zahlen mußten, ersparen, und daß der Gewinn des Vorschußgeschäftes ihnen selbst wieder zu Gute kommt und ihnen mit den geringen Monatsbei-

trägen eine eigene Capitalbildung ermöglicht. Derartige Volksbanken sind in Deutschland in den letzten Jahrzehnten in einer ganzen Reihe von Städten gegründet worden und haben sich rasch Vertrauen erworben. Sie sind auch nicht bloße Handwerkerbanken geblieben, sondern haben sich bezüglich ihrer Kunden über das Kleinhandwerk hinaus ausgedehnt. Selbst wohlhabende Gewerbtreibende traten ihnen trotz der solidarischen Haft in großer Zahl bei und machen gerne Geschäfte mit ihnen. Sie wirken gleichzeitig als Sparkassen und haben sogar vor den städtischen Sparkassen das voraus, daß die Spareinlagen dabei den Gewerbsgenossen zu Gute kommen, während die Fonds der Sparkassen in der Regel auf dem Grundbesitze angelegt werden. Ueberdieß sind die Sparkassen bei ihrer bureaukratisch eingerichteten Verwaltung nicht im Stande den Bedürfnissen des Bankverkehrs so zu folgen, wie die Volksbanken. Letztere können ihren Gläubigern beinahezu ebenso große Sicherheit, größere Vortheile bieten als die Sparkassen.

Die Mängel, welche einzelnen Creditgenossenschaften bisher anhafteten, entsprangen hauptsächlich aus der Nichtbeachtung des nothwendigen Bankgleichgewichtes, aus dem Fehler, Capitalien, welche man als jeder Zeit kündbar zu leihen genommen hatte, auf längere Fristen auszuleihen. Der Betriebsfonds, welchen solche Institute haben müssen, kann namentlich am Anfange außerordentlich gering sein, und dennoch in der ersten Zeit schon hohe Dividende abwerfen. Ein für jedes Mitglied festgesetztes Maximum des Antheils verhindert zugleich ein dominirendes Eindrängen des Großcapitals. Durch die Spareinlagen, welche meistens ohne Grenze angenommen werden, häufen sich gerne Capitalien auf, welche dann, um nicht todt liegen zu bleiben, in Geschäfte gelegt werden müssen, die nicht in den Bereich der Volksbanken gehören. Wenn die Verwaltung dabei nicht sehr vorsichtig ist, läuft sie Gefahr, die zum Verleihen disponiblen Capitalien nicht mit der nöthigen Sicherheit anzulegen und Verluste zu erfahren.

III. **Leih- oder Lombardanstalten.** Manche Creditinstitute geben ihre Darlehen speziell zur Unterstützung des Handels und der Industrie vorzugsweise gegen Verpfändungen von Waaren und Produkten. Das Lombardiren von Werthpapieren gehört also eigentlich nicht in die Thätigkeit dieser Institute. Wenn solche Anstalten, wie es manchmal der Fall ist, ihre Darlehen nicht wie die gewöhnlichen Diskontobanken blos auf drei Monate geben, sondern auf längere Zeit, namentlich auf so lange, als die verpfändeten Waaren ihren Werth behalten, dann ist es nicht zuläßig, daß derartige Leihgeschäfte ihre Capitalien aus kurzfristigen jeder Zeit kündbaren Depositen beschaffen, sondern entweder aus einem eigenen Stammcapital oder aus Depositen, welche ihnen auf längere Zeit anvertraut sind.

Zu solchen Anstalten, welche die Beleihung von Waaren und Produkten ermöglichen, rechnet man folgende:

1. Anstalten, welche die Beleihung von Waaren ermöglichen ohne selbst die Leihcapitalien zu beschaffen. Hieher gehören die Docks-Actiengesellschaft zu London und ähnliche an anderen großen Handelsplätzen bestehende Gesellschaften. Damit der Eigenthümer Geld auf seine Waaren geliehen bekomme, übergibt die Gesellschaft jedem, der Waaren bei ihr deponirt hat, zweierlei Bescheinigungen: einen Warrant- und einen Gewichtsschein. Und nur derjenige, der beide Papiere zugleich bei der Verwaltung ausliefert, kann dagegen Auslieferung der Waaren erlangen. Die Waareneigenthümer nun geben denjenigen, welche ihnen die Vorschüsse geleistet haben, nur den Warrant, den

Gewichtsschein aber dem Waarenkäufer, wodurch der Waarenkäufer zwar zum Eigenthümer wird, aber, um die Waaren beziehen zu können, den Warrant bei dem Darleiher einlösen muß, wenn er es etwa nicht vorzieht, den in Hand habenden Gewichtsschein wieder zu verkaufen.

2. Anstalten, welche sich mit der Beleihung und dem Absatze von Waarenpfändern beschäftigen: Commissions- oder Consignationsetablissements.

3. Anstalten, welche sich mit der Beleihung von Waaren, aber nicht mit dem Absatze derselben beschäftigen: so alle Banken, welche den Waarenlombard cultiviren.

4. Handelsanstalten, welche die Beleihung bloß vermitteln.

5. Combinationen der vorgenannten Anstalten, wie solche, die namentlich in den sog. französischen Colonialbanken bestehen. Diese Banken diskontiren Wechsel, welchen zugleich als Garantie noch Gewichtsscheine der Waarenlager beigefügt sind. Sie geben auch Vorschuß auf Früchte, die noch auf dem Felde stehen, scheinen indessen es bisher noch zu keiner günstigen Wirkung gebracht zu haben.

Im Allgemeinen dürfte der Nutzen dieser Handelsleihanstalten darin liegen, daß sie dort anfangen können Credit zu gewähren, wo die Diskontobanken aufhören, also namentlich in schlimmen Zeiten und bei Creditkrisen, wo die Wechselsicherheit nicht mehr hinreicht, sondern das Capital nur mehr gegen Verpfändung verliehen wird.

Leihhäuser und Pfandhäuser. Leihanstalten, Leihhäuser und Pfandhäuser sind solche Creditanstalten, welche hauptsächlich im Consumtivcredit an ärmere Volksklassen Geld gegen Faustpfänder leihen. Hiebei liegt es in der Natur der Sache, daß die Darlehen durchschnittlich nur klein sind und auf längere Zeit gegeben werden müssen. Solche Leihanstalten bedürfen nothwendig nur eigenes Betriebscapital und, soweit dasselbe nicht zureicht, Depositen, welche ihnen auf längere Kündigung überlassen sind. Sie müssen einen höheren Zinsfuß, als die Discontobanken, verlangen. Sie unterscheiden sich von den Volksbanken, da sie nicht für die Produktion, sondern dem Consumtivcredit dienen. Sie arbeiten also gerade für den zweifelhaften Credit, wo nur ein Faustpfand das verliehene Capital sichern kann. Die Pfänder, welche die Schuldner dabei geben, bestehen in der Regel nur in den Habseligkeiten, die zum eigenen Gebrauche dienen und werden in den Lokalen der Anstalten selbst aufbewahrt. Diese Aufbewahrung erfordert begreiflicher Weise im Verhältniß zum Werthe der Pfänder viel Raum und Aufsicht, so daß schon deßhalb der Zinsfuß der Darlehen ein verhältnißmäßig hoher sein muß. Wenn man früher meistentheils bei der Gründung und Einrichtung solcher Anstalten von dem Gesichtspunkte ausging, als seien sie ihrem Wesen nach wohlthätige Anstalten, und wenn man sie deßhalb stellenweise sogar in enge Verbindung mit der Localarmenverwaltung gebracht hat, so war das gewiß ein richtigerer Standpunkt, als derjenige, der diesen Consumtivcredit zum Gegenstande eines gewinnbringenden Geschäftes werden läßt. Im Allgemeinen haben alle Pfandhäuser den Nachtheil, daß sie dem Müßiggang und der Verschwendung Vorschub leisten.

Sparkassen. Dieselbe sind Anstalten, welche die kleinen Ersparnisse der weniger bemittelten Volkskreise zur Aufgabe haben und diese Ersparnisse in ihren Kassen ansammeln, um daraus größere Summen zu bilden.

Diese Anstalten datiren aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts. Ihr Hauptzweck ist die Hebung des Ersparnißtriebes, gleichviel ob die Erspar-

nisse zu Produktivzwecken oder nicht verwendet werden. Daß diese Ersparnisse durch einen Zins auch fruchtbar gemacht werden können, ist nur nebensächlich. Die meisten Sparkassen sammeln die Ersparnisse blos an und vertrauen sie, um einen Zinsfuß für sie gewähren zu können, anderen Creditinstituten an. Dadurch werden sie zu unselbstständigen Creditinstituten. Sie werden bloße Durchgangsstadien für die Capitalien, welche ausgeliehen werden wollen. Die Einrichtung dieser Anstalten ist sehr verschieden. Von Anfang an behandelte man sie als Wohlthätigkeitsinstitute; sie werden durch gemeinsame Nutzungsgesellschaften und dergleichen gebildet und unentgeltlich verwaltet. Später traten auch die Gemeinden, die Städte, die Bezirke als Gründer und Garanten für die Sparkassen ein. Dann änderte sich die Sache insofern, als die Sparkassen nicht allein die Verwaltungskosten deckten, sondern auch Ueberschuß gaben. Eine Gefahr, die indessen nicht leicht von der Hand zu weisen ist, liegt für die Sparkassen darin, daß sie leicht in die Lage kommen, längeren Credit zu geben, als sie genießen. Die meisten zahlen ihre Sparkasseneinlagen entweder sofort oder auf kurze Kündigung zurück, während sie ihre disponiblen Capitalien zum größten Theile entweder in Hypotheken oder in Staatspapieren angelegt haben, also dieselben nicht so schnell, wenigstens oft nicht ohne Schaden schnell genug flüssig machen können. In manchen Ländern stehen Sparkassen mit Privatcreditinstituten, namentlich auch mit Pfandhäusern in Verbindung. Hiegegen spricht die Erwägung, daß in gewöhnlichen Zeiten das Geld reichlich den Sparkassen zuströmt und die Pfandhäuser keine Gelegenheit bieten, dieselben unterzubringen, während in kritischen Zeiten, wenn die Einleger ihre Spareinlagen zurückverlangen, auch gerade die Pfandhäuser mehr Geld gebrauchen. Eine Verbindung des Sparkassenwesens mit der Verwaltung der Staatsfinanzen ist ebenfalls nicht ohne Bedenken. Eine solche Verbindung hat eine unverhältnißmäßige Vergrößerung der schwebenden Schulden des Staates zur Folge.

Die Frage, ob es passend sei, wenn die Sparkassen unter einander in ein geschäftliches Verhältniß treten, so daß jene Sparkassen, welche momentan zur Rückzahlung von Einlagen mehr Capitalien brauchen, als sie disponibel haben, dieselben von anderen Sparkassen geliehen bekommen, dürfte dahin entschieden werden, daß ein solches Verhältniß keine hinreichende Sicherheit für die Sparkassen gegen Verlegenheiten bietet. Bei einem allgemeinen Sturme der Einleger auf die Sparkassen würde die Verlegenheit nur um so größer. Noch schlimmer aber ist es, wenn man die Sparkassen etwa zur Anlegung ihrer disponiblen Capitalien in eine vom Staate verwaltete Central-Sparkasse nöthigt.

Ein sehr glücklicher Gedanke führte in England zu der Post-Sparkasse, indem dort die Postverwaltungen in die Lage versetzt sind, Sparkasseneinlagen anzunehmen und zu verzinsen. Hiedurch ist der Staat zum Sparkassenverwalter geworden und das sparende Publikum in die Lage versetzt, sehr reichlich Gelegenheit zum Verkehr mit der Sparkasse zu haben, eine gemachte Einlage an jeder anderen Poststelle wieder erheben oder fortsetzen zu können. Da zugleich die Verwaltung sich an die Postverwaltung anschließt, also keine eigene zu sein braucht, sind die Verwaltungskosten gering und gestatten die Einlagen von ganz kleinen Beträgen. Die starke Benützung dieser Einrichtung zeigt, daß sie einem wirklichen Bedürfnisse entsprach.

IX. Werthpapiere und Börse.

Wesen und Arten der Werthpapiere.

Was sind Werthpapiere? Unter Werthpapieren versteht man Urkunden, welche zur Erhebung eines Geldbetrages oder Gewinnes, überhaupt zum Geldempfange dienen. So z. B. Schuldscheine, Staatsobligationen, Actien, Depositenscheine, Wechsel, Pfandbriefe u. s. f. Wer ein Werthpapier besitzt, der hat entweder an eine Privatperson oder an den Staat, oder an eine Gesellschaft eine Forderung zu machen. Von den Werthpapieren unterscheidet man Geldpapier (Papiergeld). Der Unterschied besteht darin, daß die Werthpapiere ein Recht darstellen Geld zu fordern; das Papiergeld dagegen repräsentirt ein Recht auf den Kauf von Gütern. Der Besitzer des Werthpapieres kann für dasselbe Geld verlangen; der Besitzer des Papiergeldes kann mit demselben Waaren, Dienstleistungen und Werthpapiere bezahlen.

Verschiedene Arten der Uebertragung von Werthpapieren. Ein Hauptunterschied der Werthpapiere liegt in der Form ihrer Uebertragung. Man unterscheidet in dieser Hinsicht drei Hauptarten.

1. Inhaberpapiere. In diesen ist nur der Name des Schuldners und nicht der des Gläubigers genannt. Die Inhaberpapiere lassen als rechtmäßigen Gläubiger den jeweiligen Inhaber des Papieres erscheinen. Bei der Uebertragung ist weder eine Umschreibung noch irgend eine andere Form nothwendig; sie werden bloß durch die Inhaber von Hand zu Hand übertragen.

2. Namenspapiere. Es sind das jene Werthpapiere, welche den Namen des Schuldners und jenen des Gläubigers enthalten. Sie können nur übertragen werden entweder durch eine ausdrückliche (schriftliche) Cession, oder durch eine Umschreibung in einem Schuldbuche, wobei der Schuldner in Kenntniß von der geschehenen Uebertragung gesetzt werden muß (so z. B. bei Uebertragung von Hypothekforderungen).

3. Ordrepapiere. Diese stehen in Mitte zwischen den vorgenannten Arten. Die Uebertragung erfordert bei denselben nicht eine besondere Uebertragungsurkunde, sondern sie geschieht durch einfache Umschreibung auf dem Rücken der ursprünglichen Schuldurkunde vermittelst des sog. Indossaments. So namentlich bei Wechseln und Anweisungen.

Diese verschiedenen Formen der Werthpapiere haben sich erst allmählig mit der Ausbildung des Credits entwickelt. Die ursprüngliche Form aller Werthpapiere ist der einfache Schuldschein, der aber im Laufe der Handelsgeschichte den verschiedenen Bedürfnissen des Credits entsprechend sehr mannigfache Formen angenommen hat.

Für den Verkehr haben diese verschiedenen Arten von Werthpapieren ihre eigenthümlichen Vorzüge und Nachtheile. Die Namenspapiere sind am schwersten übertragbar; es ist bei denselben der Zinsenbezug namentlich für den auswärtigen Gläubiger ein mühsamer und oft kostspieliger; dagegen bietet diese Form der Werthpapiere den großen Vortheil, daß dabei die Forderung gegen Verlieren, Vernichten, gegen Raub oder Diebstahl der Schuldurkunde geschützt ist. Mag auch das Namenspapier verloren oder zu Grunde gehen, so ist damit der Verlust der Forderung doch nicht nothwendig verbunden,

denn die Forderung haftet an der Person, nicht an dem Papier. Letzteres beweist bloß die Existenz der Forderung.

Die Inhaberpapiere dagegen sind für den Umlauf vorzüglich geeignet; sie können ohne Mühe und Kosten übertragen werden, setzen aber den rechtmäßigen Gläubiger der Gefahr aus, daß ihm sein Forderungsrecht mit dem Papiere gestohlen oder vernichtet werden kann.

In Bezug auf Vortheile und Nachtheile stehen die Ordrepapiere in der Mitte zwischen den beiden anderen Arten. Sie laufen leichter um wie die Namenspapiere, sind nicht so gefährdet wie die Inhaberpapiere, haben aber dabei den Nachtheil, daß sie die Kundschaft und die geschäftlichen Operationen des Indossanten verrathen.

Es läßt sich deßhalb nicht etwa einer oder der anderen Art von Werthpapieren der Vorzug geben; sondern es handelt sich bei Entscheidung dieser Frage um den jeweiligen Zweck, welchem das Werthpapier dienen soll.

Verzinsung und Fristen der Werthpapiere. Eine andere wichtige Unterscheidung der Werthpapiere begründet sich auf den Unterschied verzinslicher und nicht verzinslicher, langer und kurzer Credite.

Verzinsliche Papiere.

1. Verzinsliche und langfristige Werthpapiere. Es sind das diejenigen Werthpapiere, welche entweder erst nach mehreren Jahren zahlbar oder auf Seite des Gläubigers unaufkündbar sind, welche aber vierteljährig, halbjährig oder ganzjährig verzinst werden. Hiebei wird vorläufig noch kein Unterschied zu machen sein zwischen solchen, die einen festen Zins und solchen, die eine wechselnde Dividende tragen.

Der wirthschaftliche Zweck dieser Art von Werthpapieren besteht für den Schuldner darin, demselben ein längere Zeit zu seiner Verfügung stehendes Capital zu verschaffen; für den Gläubiger besteht ihr Werth bloß darin, disponible Capitalien auf die Dauer verzinslich anzulegen. Diesem Zwecke dienen Staatsobligationen, Pfandbriefe, Actien u. dergl. Derartige Werthpapiere werden auf dem Geldmarkte oft als Fonds bezeichnet; obwohl manchmal der Begriff der Fonds dem der Actien als etwas Anderes gegenübergestellt wird. Richtiger ist wohl, wenn man unter Fonds überhaupt jene Werthpapiere versteht, welche von den Capitalisten zur festen Anlage ihres Vermögens gekauft werden, also die Obligationen, Pfandbriefe 2c.

Der Gebrauchswerth wie der Tauschwerth der Fonds beruht lediglich auf ihrer Zinsenzahlung. Wird der Zins reducirt oder besteuert oder in entwerthetem Papiergeld bezahlt, so wird der Gebrauchswerth und der Tauschwerth dieser Papiere nothwendig kleiner; das Gleiche bewirkt eine zeitweilige Einstellung der Verzinsung.

2. Kurzfristige, aber verzinsliche Papiere. Das sind solche, welche nur durch ein kurzes Creditverhältniß in's Leben gerufen werden, etwa 3 bis 12 Monate bis zu ihrer Verfallzeit. Die Verzinsung kann dabei entweder in der Schuldurkunde selbst bezeichnet werden, oder sie kann durch den Diskonto bewerkstelligt werden, wie das z. B. bei den verschiedenen Arten von Wechseln, welche die bei Weitem wichtigsten Werthpapiere dieser Gattung sind, geschieht. Schon der Umstand, daß derartige Werthpapiere oft ohne eigene Zinsbedingungen, oft auch überhaupt ohne Zinszahlung in den Verkehr kommen, zeigt, daß hiebei das Zinseinkommen nicht der eigentliche Zweck der Schöpfung des Papieres ist. Zwar werden solche Papiere auch häufig, insbesondere von den

Discontobanken, zum Erwerb eines Zinseinkommens benützt; aber es ist das nicht ihr ursprünglicher und einziger Zweck. Ihr ursprünglicher und wesentlichster Zweck besteht darin, daß ihr Besitzer vermittelst ihrer Erhebung sich sofort oder in kurzer Zeit eine Geldsumme verschaffen kann. Diese Werthpapiere repräsentiren also einen sofortigen oder baldigen Gelderwerb, und darin liegt ihr eigentlicher Zweck. Ein weiterer Zweck liegt auch darin, daß sie als wohlfeiles auswärtiges Zahlungsmittel dienen können, weil sie für den Transport bequemer geeignet sind, als baares Geld.

Unverzinsliche Papiere.

1. Nichtverzinsliche, aber langfristige Papiere. Es sind das Werthpapiere, für welche der in ihnen bezeichnete Werth erst nach langer Zeit ohne eine zwischenliegende Verzinsung ausbezahlt oder amortisirt wird. Solche Werthpapiere sind namentlich Lebensversicherungspolicen, Loose, Rentenscheine und dergl. Bemerkt muß werden, daß ausnahmsweise eine Verzinsung bei ihnen stattfindet.

Der Zweck dieser Papiere ist nicht der einer zinstragenden Capitalanlage auf Seite des Gläubigers oder einer Capitalbeschaffung auf Seite des Schuldners. Da diese Papiere erst in unbestimmter, weit hinausgeschobener Zeit einen reellen Werth bringen oder die Einlösung, die bei manchen Versicherungsarten fraglich ist, so müssen diese Papiere einen ganz anderen Zweck haben. Es besteht dieser Zweck auch in der That darin, daß sie Werthe gegen Unglücksfälle sichern, Vorsorge für die Entstehung künftiger Capitalien treffen, oder ihren Eigenthümern einen möglichen Spielgewinn versprechen. Auch diese Papiere sind demnach Werthpapiere, aber ihr Werth liegt darin, daß sie entweder ganz bestimmt nur in ungewisser Zeit oder daß sie überhaupt nur in unbestimmter Form ein künftiges Capital versprechen. Die letzteren könnte man eventuelle Werthpapiere nennen. Bei manchen dieser Werthpapiere ist das Forderungsrecht an die Person des Gläubigers gebunden. So bei den Leibrenten-, Tontinen- und Altersrentenscheinen.

2. Unverzinsliche, aber kurzfristige Papiere. Es sind das solche, welche entweder in kurzer Zeit oder sofort zahlbar sind und keine Zinsen tragen: z. B. Zinscoupons, Dividendenscheine, sofort zahlbare Anweisungen, Depositenscheine, in Verwahrung gegebene Geldsummen u. s. f. Der einzige Zweck solcher Papiere besteht darin, daß sie ihren Besitzern sofort oder bald eine Geldeinnahme gewähren. Zum Erwerbe eines Zinseinkommens sind sie nie zu gebrauchen. Manche Arten dieser Werthpapiere dienen zugleich als auswärtiges Zahlungsmittel. Als eine ganz besondere Species derselben erscheinen die Banknoten. (Von manchen Theoretikern werden die Banknoten von den genannten Werthpapieren noch streng geschieden.)

Umtausch der Werthpapiere. Die Werthpapiere der verschiedenen Sorten befinden sich im modernen Verkehrsleben in einer bei einzelnen häufigeren, bei anderen selteneren Bewegung und werden insbesondere gegeneinander umgetauscht. Sehr häufig kommt es vor, daß eine Art von langfristigen verzinslichen Papieren gegen eine andere Art derselben Gattung umgetauscht wird. Aber auch Werthpapiere verschiedener Arten werden häufig gegeneinander umgetauscht: Wechsel gegen Obligationen, Actien oder Pfandbriefe. Langfristige Obligationen werden als Zahlungsmittel nicht angenommen, und wo man versuchte, fällige Schulden durch langfristige Werthpapiere zu bezahlen, mußte das zu einer Zerrüttung des Credits führen. Langfristige, nichtverzinsliche Papiere

werden in der Regel nicht vertauscht, sondern bleiben meistens bei ihren ursprünglichen Eigenthümern.

Im Allgemeinen ist es Regel, daß die kurzsichtigen und nicht verzinslichen Werthpapiere zum Ankauf der langfristigen und verzinslichen dienen und nur in diesem Geschäft liegt das Gedeihen des einzelnen Werthpapierbesitzers. Sowie dagegen langfristige unverzinsliche Werthpapiere verkauft werden, deutet das meist auf einen gewissen Nothstand hin.

Der Curs.

Unter dem Curse überhaupt versteht man den Marktpreis der Werthpapiere und des baaren Geldes. Nicht alle Arten von Werthpapieren haben einen Curs. Einen Curs haben nur die langfristigen verzinslichen und die kurzfristigen verzinslichen Werthpapiere. Die langfristigen nicht verzinslichen Werthpapiere sind überhaupt kaum circulationsfähig und haben, mit Ausnahme der Prämienloose, meistens gar keinen Curs. Die kurzfristigen nicht verzinslichen Werthpapiere haben unter normalen Verhältnissen, nemlich dann, wenn sie wirklich jeder Zeit gegen baares Geld eingelöst werden, auch keinen Curs.

Es treten daher im kaufmännischen Leben drei Arten von Cursen auf: Effectencurse, Wechselcurse und Geldcurse.

Die Curse unterscheiden sich von den Preisen anderer Waaren dadurch, daß die Größe der Preise anderer Waaren mit der Größe des Gebrauchswerthes dieser Waaren in keinem constanten Verhältnisse steht und nicht mit der Waare selbst gemessen und mit ihr verglichen werden kann. Man kann z. B. nicht den Preis des Getreides mit dem Gebrauchswerthe des Getreides in ein Procentverhältniß bringen; man kann aber den Curs eines Werthpapieres mit seinem Gebrauchswerthe, d. h. mit seinem nominellen Werthe, vergleichen. Der Nominalwerth dient zur Berechnung der Cursgröße; stehen Nominalwerth und Curs gleich, so sagt man: der Curs steht al pari; ist der Nominalwerth größer als der Curs, so sagt man, der Curs steht unter pari; ist dagegen der Nominalwerth kleiner als der Curs, so sagt man, der Curs steht über pari.

Der Effecten-Curs. Die Curse der Effecten (Obligationen, Actien, auch Loose) werden durch zwei hauptsächliche Faktoren bestimmt: durch den Zinsfuß und durch die Sicherheit von Capital und Zins. Der Curs wird um so höher sein, je höher die Verzinsung und je größer die Sicherheit für Capital und Zins. Diese beiden Faktoren der Curshöhe, nemlich die Zinshöhe und die Sicherheit des Werthpapieres, können nun einzeln oder zusammen Veränderungen, Vergrößerungen oder Verringerungen erleiden. Wenn der eine Faktor des Curses sich verringert, während der andere sich vergrößert, so kann das Resultat ein Gleichbleiben des Curses sein. Wenn z. B. die Zinshöhe eines Werthpapieres verringert wird, so kann diese Wirkung durch eine zunehmende Sicherheit des Werthpapieres neutralisirt werden.

Jene Arten von Werthpapieren, welche gleich großen Zins und gleich gute Sicherheit bieten, haben auch den gleichen natürlichen Werth. Der Curswerth der Werthpapiere hat eine verschiedene Bedeutung je nach der Art des Käufers. Er hat eine andere Bedeutung für den Rentier und eine andere Bedeutung für den Spekulanten. Wenn der Rentier ein Werthpapier erwirbt, so erwirbt er es wegen des dauernden Zinsgenusses; der Speculant dagegen wegen des Cursgewinnes. Darum sieht der Speculant nur auf den Curs-

werth eines Werthpapieres, der Rentier dagegen vorzugsweise auf den natürlichen Gebrauchswerth des Papieres.

Wie bei den Preisen anderer Güter, kommen auch bei den Preisen der Werthpapiere Nachfrage und Angebot in Betracht. Die Nachfrage wie das Angebot der Effecten kann von verschiedenen Seiten ausgehen. Die Nachfrage kann entweder den Kauf auf Speculation oder den Kauf auf feste Hand beabsichtigen. Das Angebot kann entweder von Seite der früheren Effectenbesitzer oder durch eine neue Schöpfung von Effecten hervorgerufen werden. Die Nachfrage muß, wenn sie steigt, die Curse erheben, das steigende Angebot muß sie nothwendig erniedrigen.

Die Spekulationskäufer dürfen aber die Käufe auf feste Hand nicht ganz außer Acht lassen. Es wird deswegen jener Einfluß, welchen die Speculanten auf den Curs nehmen, immer in einem Zusammenhang stehen mit dem, welchen die Nachfrage der Rentner auf den Curs nimmt.

Zins der Effecten. Die Nachfrage nach Effecten berücksichtigt zunächst die Größe der von den Schuldnern durch die Effecten gewährten Verzinsung. Diese Verzinsung ist entweder eine regelmäßige wie bei den Staatspapieren und anderen Obligationen. Bei solchen Werthpapieren muß jede Zinsreduction die Nachfrage verkürzen und den Curs verringern. Diejenigen Papiere dagegen, welche keine festen Zinsen bringen, wie namentlich die Actien eine von den Ergebnissen des Betriebs abhängige Dividende, sind viel mehr Cursschwankungen unterworfen als die fest verzinslichen Papiere. Auf den Curs der Eisenbahnactien z. B. kann jede Mehr- oder Mindereinnahme eines Monats oder eines Vierteljahres, oder jede größere oder geringere Wahrscheinlichkeit einer Concurrenzbahn u. s. w. schon einwirken.

Zur Beurtheilung der Zinsen der Effecten benützen die Käufer den landesüblichen Zinsfuß. Gewährt eine Gattung von Effecten bei guter Sicherheit einen Zins, der über den landesüblichen hinausgeht, dann wird der Curs über pari stehen, im Gegensatze hiezu wird er, wenn der Zins unter den landesüblichen hinabsteigt, unter pari stehen. Da der landesübliche Zins in verschiedenen Ländern von ungleicher Größe ist, so werden Effecten mit gleich großem Zins in verschiedenen Ländern einen Curs von verschiedener Höhe haben. Da aber der Zins überhaupt nach einer Gleichartigkeit in den verschiedenen Ländern strebt, so haben auch die Effecten eine gewisse Neigung, zur Ausgleichung des Zinses beizutragen, und demnach wandern die Effecten der capitalarmen Länder gerne nach den capitalreicheren Ländern, um den dortigen Capitalisten Gelegenheit zur Anlage ihrer Capitalien zu bieten.

Wenn eine neu geschaffene Art von Effecten gegen die früher geschaffene mittelst eines höheren Zinsfußes begünstigt wird, so entsteht hieraus entweder ein hoher Curs der neugeschaffenen oder ein Sinken des Curses der früher vorhandenen Fonds. Wenn eine Regierung im Falle des Capitalbedarfes neben alten vierprocentigen neue fünfprocentige Anlehen macht, dann werden dem neuen Anlehen gegenüber die alten im Curse sinken.

Die Sicherheit der Effecten. Neben der Zinsgröße wirkt aber auch die Sicherheit der Effecten auf ihren Curs, und zwar nicht allein die Sicherheit der Zinszahlung, sondern auch die Sicherheit der eventuellen Rückzahlung des Capitals. Die Staatsobligationen werden in ihrem Cursstande demnach hauptsächlich von Kriegen und Revolutionen, die entweder bloß drohen oder wirklich eingetreten sind und ihrer Entscheidung näher oder ferner stehen, beeinflußt. Jede Wolke, welche am politischen Horizont erscheint, ist schon geeignet, den

Curs der Staatspapiere herabzudrücken. Ebenso sind aber nicht allein äußere, sondern auch innere Ereignisse des Staatslebens geeignet, auf den Curs der Effecten einzuwirken. Schlechte Finanzoperationen tragen immer dazu bei, den Curs herabzudrücken.

Andere Einflüsse auf den Effectencurs. Auf die Höhe des Effectencurses wirkt aber auch noch der jeweilige Stand des Disconto. Denn wenn der jeweilige Preis des Leihcapitals hoch ist, wird man Werthpapiere für feste Anlagen wohlfeiler kaufen wollen; im entgegengesetzten Falle wird man mehr dafür bezahlen müssen. Dieser Umstand erklärt sich daraus, daß ein hoher Zinsfuß für Leihcapitalien die Folge einer großen Nachfrage nach solchen Capitalien ist und daß deshalb viele Geldbedürftige, um sich Geld zu verschaffen, Effecten anbieten und dadurch den Curs derselben herabdrücken. Ein niedriger Stand des Zinsfußes ist mit einer Ueberfüllung an Capital und mit starkem Capitalausgebot verbunden und zugleich mit einer großen Nachfrage nach Werthpapieren zur Capitalsanlage.

Es haben deshalb alle diejenigen Schuldner, welche Anlehen machen wollen, also namentlich die Staatsregierungen, den jeweiligen Stand des Zinsfußes zu berücksichtigen.

Einigermaßen verschieden vom Curse der Obligationen ist hiebei der Curs der Actien. Die Curse der Actien müssen nothwendig in stärkerem Maße schwanken als jene der Staatsobligationen, weil die Actien nicht, wie die Obligationen, einen festen Zins, sondern eine Dividende bringen, welche je nach dem Ertrage des Unternehmens und dem Geschäftsgange verschieden ist. Aber nicht allein der gegenwärtige Geschäftsgang und Ertrag der Actienunternehmungen wirkt auf den Curs der Actie, sondern auch die Hoffnungen, die Befürchtungen, welche man bezüglich einer Erhöhung oder Verminderung jenes Ertrages haben darf und muß. Neben diesen wirkt ebenso, wie auf den Curs der Obligationen, auch auf den Curs der Actien der jeweilige Stand des Disconto, die stärkere oder geringere Capitalnachfrage.

Auf den Curs der Effecten wirkt auch — freilich nur in geringem Grade — die verschiedene Größe der einzelnen Stücke. Papiere von gleicher Sicherheit und gleich hohem Zinsfuße haben einen ungleichen Preis je nach der Höhe der Summe, auf welche sie lauten; die kleinen Stücke sind verhältnißmäßig theurer. Das hat seinen Grund darin, daß die Nachfrage nach kleinen Stücken etwas lebhafter ist, als die nach großen.

Außerdem müssen auf den Curs auch noch manche andere Umstände wirken, welche für die größere oder geringere Bequemlichkeit des Zinsenbezugs, für die Verkäuflichkeit des Papiers von Einfluß sind.

Werthpapiere z. B., welche wegen häufiger Verloosungen heimzuzahlender Stücke mehr Aufmerksamkeit der Capitalisten erfordern, können dieß wohl an ihrem Curse empfinden.

Die Curse aller Werthpapiere sind so empfindlich, daß häufig kleine Cursänderungen die Ursache weiterer größerer werden. Wenn nemlich die Speculanten die erste kleine Cursänderung nicht begreifen können, sich deßhalb irgend eine geheime Ursache derselben einbilden und dadurch zu einer Veränderung des Angebotes oder der Nachfrage veranlaßt werden, so kann die kleine erste Cursänderung zur zweiten größeren führen.

Cursänderungen zeigen sich entweder plötzlich oder allmählig, schrittweise oder sprungweise, je nachdem die Ursache der Cursveränderung wächst und

voranschreitet. Manche Cursänderungen gehen auch nicht aus äußeren Umständen, sondern aus dem Wesen der Werthpapiere selbst hervor.

Die soliden Papiere, welche nur mäßige Zinsen bringen, gehen bald an solide Capitalisten (in feste Hände) über, um nicht so bald wieder an der Börse zu erscheinen. Die unsoliden Papiere dagegen, welche von den Speculanten wegen ihres hohen Zinses oder wegen des Cursgewinnes gekauft wurden, erhalten wegen ihrer Unsolidität ihre Besitzer in fortwährender Unruhe. Sie erscheinen deßwegen immer wieder von Neuem angeboten an der Börse. Dadurch werden Angebot und Nachfrage dieser Papiere fortwährend bewegt und ihr Curs kann nie zur Ruhe kommen. Bei Obligationen von Staaten liegt die mangelnde Solidität zumeist in der Frage, ob die nächste Zinszahlung überhaupt vom Schuldner geschafft werden kann. Wenn vor jedem Zinstermin die Staatsgläubiger noch nicht wissen, ob die schuldnerische Regierung die zur Auszahlung kommenden Summen überhaupt beschaffen kann, wenn, wie es mit manchen Staatsobligationen der Fall ist, die Auszahlung fälliger Zinsen nur durch Aufnahme neuer Anleihen möglich gemacht werden kann, oder wenn Zinszahlung und Tilgung nicht pünktlich erfolgen oder gar zeitweise vollständig sistirt werden, dann müssen die betreffenden Papiere unsicher, von schwankendem Curse sein und gerade deßwegen Lieblingsgegenstände der Speculation.

Der Curs der verschiedenen Börsenpapiere wird bald mehr von der Concurrenz der Rentner, bald mehr von jener der Speculanten verändert. Die sicheren Werthpapiere werden zumeist von soliden Rentnern gekauft, die minder sicheren dagegen von Speculanten.

In zweifelhaften Verhältnissen, wo die Wahrscheinlichkeit des Werthes eines Werthpapieres noch nicht ermittelt ist, werden die soliden Käufer der Werthpapiere den Speculanten es überlassen müssen, den Curs zu bestimmen. In ruhigen Zeiten dagegen ist die Macht der Speculanten auf die unsoliden Papiere beschränkt, in unruhigen Zeiten dagegen dehnt sich ihre Macht auch auf die soliden Papiere aus.

Die Actien insbesondere. Als Gegenstände des Effectenhandels erscheinen Fonds und Actien. Während aber die Schöpfung der wichtigsten Fondsgattungen, nämlich der Obligationen von Staaten, von Stadt- und Kreisgemeinden ꝛc. nicht als Handelsgeschäft, sondern als finanzielles Unternehmen erscheint und daher nicht in den Kreis dieser Betrachtung gehört, muß letztere bezüglich der Actien noch weiter ausgedehnt werden und auch die Entstehung dieser Art von Werthpapieren ausführlich behandeln; da auch die Schöpfung der Actien schon in der Regel von Kaufleuten unternommen und geleitet wird.

Die wirthschaftliche Idee der Actiengesellschaft verdankt ihre neuere Entwicklung hauptsächlich den Eisenbahnunternehmungen. Früher war diese Idee bereits erfolgreich bei Bergwerksunternehmungen, ferner bei den großen überseeischen Handelsgesellschaften zur Anwendung gekommen.

Die Actie ist eine Bescheinigung, daß sich der Inhaber durch Einzahlung einer gewissen Summe zum rechtmäßigen Theilhaber an der Unternehmung gemacht habe. Der Inhaber oder Actionär übernimmt dabei außer der Einzahlung keine weiteren Verpflichtungen; durch den Actienbesitz ist er Mitglied der Gesellschaft und nimmt an deren Gewinn und Verlust in der Weise Theil, daß ihm je nach der Höhe seines eingezahlten Betrages zu gewissen Terminen Antheile (Dividenden) am Betriebs-Reingewinn ausbezahlt werden.

Ist die Unternehmung eine glückliche, so sind diese Antheile groß im Verhältniß zu der ursprünglich eingezahlten Summe; sie stellen sich dann auf 6, 10 oder mehr Procent dieser Summe. Der Werth der Geschäftsantheile (Actien) ist dann größer, als die für dieselben eingezahlte Summe; man sagt: die Actien stehen hoch im Curse. Der Inhaber kann dann seinen Geschäftsantheil zu einem höheren Preise verkaufen, als er dafür gezahlt hat. Gehen dagegen die Geschäfte schlecht, ist der Reingewinn gering oder gar keiner vorhanden, so wird dem Actionär wenig oder nichts ausbezahlt, die Actien stehen niedrig im Curse und der Actionär ist im Verluste.

Die Hoffnung auf die Betriebsergebnisse oder die Furcht vor den Wechselfällen derselben läßt den Werth der Actien steigen oder fallen. Politische und volkswirthschaftliche Ereignisse, neu entstehende Concurrenzunternehmungen und andere Umstände machen die Actiencurse veränderlich; doch werden solche Veränderungen auch ohne tiefere wirthschaftliche Gründe durch Zeitungsreclame und Börsenmanöver hervorgebracht.

So bildeten sich allerwärts für Banken, Fabriken, Eisenbahnen, Schifffahrtsunternehmungen 2c. Actiencapitale; das Geschäft der Einsammlung derselben übernahmen meistens die Banquiers. Sobald die nöthige Zahl Actien gezeichnet war (dieselben lauteten auf Beträge von 100, 200, 500 oder 1000 Thalern oder Gulden), ward mit der Ausgabe der Actien, falls dieselben ganz bezahlt waren, oder der Interimsquittungen bei bloßen Theilzahlungen, sowie mit der Einsammlung der Gelder begonnen. Die allmähligen Theilzahlungen, welche meistens stattfanden, boten Gelegenheit, daß die Actienzeichner ihre Ersparnisse in Actien anlegen konnten, ohne sofort eine allzugroße Summe ausgeben zu müssen.

Dieses Verfahren war von glänzendem Erfolge begleitet und erhöhte den Unternehmungsgeist so sehr, daß sich die Capitalisten eine Zeit lang mit wahrer Wuth auf die Actienspeculation warfen und sich bei jeder neuen Unternehmung die übertriebensten Vorstellungen von den künftigen Dividenden machte. Jetzt ist man etwas abgekühlt.

Bei der Werthschätzung und Beurtheilung der Actien sind eine ganze Reihe von Eigenthümlichkeiten zu erwägen. Diese Eigenthümlichkeiten rühren theils aus der in den einzelnen Ländern verschiedenen Gesetzgebung über das Actienwesen her, theils aber auch aus mancherlei Vorgängen, welche bei der Gründung und dem Betriebe der Actiengesellschaften vorkommen können. Die Actie, welche von einer Gesellschaft zur Gründung eines Unternehmens ausgegeben wird, wird keineswegs immer voll einbezahlt. Das ist namentlich der Fall bei Bauunternehmungen, bei Fabriken, welche sich erst allmählig **wenn sie einmal Boden bekommen haben**, ausbreiten wollen. Versicherungsgesellschaften haben nur selten ein voll eingezahltes Capital, weil sie, wenn die Geschäfte gut gehen, dieses Capital nicht bedürfen.

Die **Schöpfung der Actien** findet in folgender Weise statt: ein zusammengetretenes Comité von Gründern der Gesellschaft arbeitet einen Prospect aus, in welchem die Vortheile des zu gründenden Unternehmens geschildert werden und öffentlich zur Betheiligung zur Actienzeichnung aufgefordert wird. Findet der Prospect Zustimmung bei den Capitalisten, so ist das Capital **willig** und die nöthige Zahl von Actien wird gezeichnet. Bei der Zeichnung erhält jeder Capitalist, der sich betheiligen will, so viel **Actienpromessen** als er Actien gezeichnet hat. Diese Promessen verbürgen ihm, daß er später Actien dafür erhält. An der Actienzeichnung betheiligen sich heutzutage nicht

etwa bloß die Capitalisten des Platzes, wo die Gesellschaft entsteht, sondern viele ausgedehntere Kreise des Capitalbesitzes. Oft werden bei hoffnungsvollen Unternehmungen die Actienzeichnungen noch einmal so viel und mehr betragen als ursprünglich für das Anlagecapital festgesetzt wurde. Dann müssen entweder die Actien nach Verhältniß der von Jedem gezeichneten Anzahl repartirt werden oder es bekömmt jeder Zeichner nur eine einzige Actie. Die Actionäre werden sodann zu einer Generalversammlung berufen, wo die Statuten berathen und die Gesellschaft konstituirt wird. Ist dies geschehen, so wird, um mit dem Unternehmen anfangen zu können, eine erste Theilzahlung z. B. 10 oder 20 % jeder Actie von den Actienzeichnern eingefordert und ein Interimsschein dafür ausgestellt, welcher bei der Einzahlung weiterer Raten abgestempelt oder umgetauscht wird. Bei der letzten Ratenzahlung erhält der Actionär die Actie selbst. Die volleingezahlte Actie heißt Voll- oder Originalactie auch Stammactie. Der Actie sind Dividendenscheine oder Coupons beigegeben. Das sind Anweisungen auf den für jede Actie entfallenden Bruchtheil des Reingewinnes. Manche Actiengesellschaften verzinsen, ehe das Unternehmen eigentlich zu arbeiten angefangen hat, schon die eingezahlten Ratenzahlungen, was indessen nicht gerechtfertigt ist, weil in diesem Falle die Zinsen von dem Capital bezahlt werden müssen.

Aus dem Ertrage des Actienunternehmens wird ein Theil des Reinertrages als Reservefonds abgesetzt, ein weiterer Theil als Tantième für die Direktion und den Verwaltungsrath, und dann der noch verbleibende Rest als Dividende an die Actionäre vertheilt.

Oft reicht das ursprünglich veranschlagte und eingezahlte Actiencapital für den Bedarf der Unternehmung nicht aus. Dann ist die Gesellschaft genöthigt das Capital durch Ausgabe neuer Actien oder durch Anleihen zu vermehren. Werden neue Actien ausgegeben, so wird, um die Capitalisten anzuziehen, diesen neuen Actien manchmal ein Vorzug vor den alten eingeräumt. Die Actien heißen dann Prioritätsactien. Wird dagegen eine Anleihe gemacht, so werden dem Publikum Obligationen verkauft, die ebenfalls vor den Stammactien den Vorzug früherer Verzinsung genießen, Prioritätsobligationen. Die Prioritätsactie und die Prioritätsobligation wird häufig Priorität schlechtweg genannt. Sie unterscheiden sich immer von den Stammactien dadurch, daß ihr Zins oder ihre Dividende zuerst vom Ertrag abgezogen werden, ehe die Stammactie Dividende erhält. Den Prioritätsobligationen dient zur Sicherung häufig eine hypothekarische Verpfändung des Gesellschaftsvermögens, so daß sie als eine sichere Capitalanlage gerne von solchen Capitalisten gekauft werden, welche ihre Capitalien nicht riskiren wollen. Die Stammactien dagegen, wenn der Ertrag von Anfang an ein zweifelhafter ist, bringen oft fette Dividende, manchmal aber auch weniger als die Prioritäten.

Mitunter müssen mehrere Anleihen gemacht oder mehrmals das Actiencapital vergrößert werden. Meistens ist es für die Unternehmer vortheilhaft, ein kleines Stammcapital und hohe Prioritätsanleihen zu haben, weil dadurch die Chance für hohe Verzinsung der Stammactien wächst.

Dieser Vortheil hat indessen seine Grenze. Denn würden die Prioritätsanleihen dem Actiencapital gegenüber eine zu große Summe repräsentiren, so würden die Besitzer der Prioritäten, die ja in dem Actiencapital ihre Deckung haben, für den Zinsenbezug besorgt werden. Es ist daher rathsam, daß im Falle erhöhten Capitalbedarfs zur Fortsetzung und Vervollkommnung der Actienunternehmung die Gesellschaft nicht allein Anleihen aufnimmt, sondern unter Umständen auch neue Actien ausgibt.

Die Dividende darf, wenn das Geschäft reell sein soll, nur vom wahren Reinertrage, nicht etwa aus dem Capital genommen werden.

Außer den Zinsen und Dividenden wird vom Ertrage des Geschäfts auch mit Beginn des Betriebes ein Reservefonds abgesetzt, der aber einen gewissen Procentsatz nicht überschreiten darf. Erst was nach Abzug der sämmtlichen Betriebskosten und Prioritätszinsen übrig bleibt, ist der zur Dividendenzahlung bestimmte Ueberschuß.

Meist ist von diesem zuvor noch eine andere Ausgabe zu decken: die Amortisation. Es wird für jedes Jahr eine gewisse Summe festgesetzt, um einen Theil der Prioritäten, manchmal auch der Stammactien heimzuzahlen. Zu dem festgesetzten Betrage treten später noch die nun ersparten Zinsen für die heimbezahlten Schulden hinzu. Für diesen Gesammtbetrag wird eine Anzahl Prioritäten resp. Actien, welche durchs Loos bestimmt und deren Nummern veröffentlicht werden, eingelöst. Wenn die Inhaber dieser Prioritäten und Actien ihre Urkunden binnen gewisser Frist nach der Auslosung nicht zur Zahlung präsentiren, haben sie zu gewärtigen, daß diese Werthpapiere gerichtlich für todt erklärt werden.

Den Gründern der Gesellschaften sind in der Regel zur Belohnung für ihre Mühe und anfänglichen Kosten gewisse Vortheile eingeräumt. Dieß ist nicht unbillig, wenn die Vortheile nicht unverhältnißmäßig groß sind. Allerdings werden in neuerer Zeit von den Gründern diese Vortheile fast ausschließlich im Auge behalten und oft lediglich ihretwegen die Unternehmungen in's Dasein gerufen, deren geringe Lebensfähigkeit durch eine leicht käufliche Reclame bemäntelt oder gar in's Gegentheil umgewandelt wird.

Ein anderer bei allen Actienunternehmungen vorkommender Uebelstand liegt darin, daß Speculanten sich nur in der Absicht als Actiennehmer unterzeichnen, um die Actien dann wieder zu verkaufen, nachdem sie die Preise derselben durch Reclame und Börsenmanöver künstlich gesteigert. Sie selbst ziehen sich dann mit Gewinn zurück und andere Capitalisten werden angelockt, zu hohen Cursen Actien anzukaufen, welche dann fortwährend sinken.

Der Wechselcurs. Der Wechselcurs hat seine Entstehung nur wegen der Bedeutung des Wechsels als vorzügliches auswärtiges Zahlungsmittel. Er verkündet zugleich das Werthverhältniß zweier im Nominalwerthe gleich großen Geldsummen, die sich an zwei verschiedenen Plätzen befinden. Der Stand des Wechselcurses kann ein hoher, ein tiefer oder al pari sein. Der Wechselcurs steht al pari, wenn die für den Wechsel im inländischen Gelde bezahlte Summe gleich ist der durch den Wechsel im Auslande erhobenen Summe, wenn also der Tauschwerth des Wechsels ein gleicher mit dem Nominalwerthe ist. Ist der Tauschwerth größer, so besteht ein hoher Wechselcurs, ist er kleiner, ein tiefer. Kann man z. B. im Platze A einen Wechsel von 1000 Mark in B zahlbar mit 1000 Mark kaufen, so steht der Curs pari; muß man aber 1010 Mark dafür bezahlen, so steht er hoch, und wenn man nur 990 Mark dafür zu zahlen hat, niedrig. Das Curspari besteht aber nicht in der Hingabe und dem Empfange einer gleich großen Quantität Edelmetalle als vielmehr in der Hingabe und dem Empfange gleich großer Werthe. Deßwegen kann sich auch eine Curspari bilden zwischen Ländern von welchen das eine Silberwährung, das andere Goldwährung, oder das eine Metallwährung und das andere Papierwährung besitzt. Der Wechselcurs hängt auch mit dem jeweiligen Werthe des Geldes zusammen. Der Curs eines Wechsels kann

steigen, weil der Werth des ausländischen Geldes gestiegen ist, oder weil jener des inländischen gesunken ist.

Neben den genannten Momenten wirkt auf die Curshöhe noch die Sicherheit des Wechsels. Wechsel von Häusern ersten Ranges, welche eine sehr sichere Einlösung versprechen, sind von besserer Qualität als solche von weniger bekannten und creditfähigen Häusern. Letztere haben deßwegen einen niedrigen Curs. Deßwegen ist auch der Curs von langen Wechseln, bei welchen der Wechselkäufer längere Zeit riskirt, daß seine Wechselschuldner insolvent werden könnten, niedriger als der von kurzen Wechseln. Namentlich ist das der Fall in Zeiten wirthschaftlicher Krisen.

Die Verfallzeit kommt bei der Bestimmung der Curse auch noch in anderer Weise in Betracht. Wenn man nämlich für einen bald einlösbaren sog. kurzsichtigen Wechsel mehr bezahlen muß als für einen langsichtigen, so liegt der Grund darin, das den Käufern der Discont für längere Zeit bewilligt werden muß, da sie ja selbst wiederum ihren Gläubigern Zinsen bezahlen müssen. Es ist deßwegen der Curs der langsichtigen Wechsel niedriger als jener der Sichtwechsel. Eigentlich sollte der Curs überhaupt nur von einer Art von Wechseln notirt werden; aber es sind in dieser Hinsicht an den verschiedenen Börsenplätzen auch verschiedene Bräuche geltend. Manche notiren nur Wechsel von kurzer Sicht, andere nur solche von langer, und wieder andere beide Arten zugleich. Da die Käufer der langen Wechsel ihren, die Wechsel empfangenden Gläubigern den Diskonto des fremden Platzes, wo die Gläubiger sich befinden, vergüten müssen, so wird der inländische Curs solcher langsichtiger Wechsel durch die Höhe des ausländischen Diskonto bestimmt. Neben dem Diskonto der fremden Plätze wirkt aber auch die Höhe des Diskonto auf dem eigenen Platze mit auf den Wechselcurs.

Der Geldcurs. Der Geldcurs ist der jeweilige Marktpreis des Geldes überhaupt oder einer bestimmten Münzsorte. Der Geldcurs entspringt aus der Nothwendigkeit der Geldumwechslung. Je nachdem im Silberverkehr bald eine bald die andere Geldsorte mehr gesucht ist, ist die Umwechslung der Geldsorten gegen einander nothwendig und dieß zum Zwecke der Ausmittelung ihres verhältnißmäßigen Tauschwerthes.

Der Umtausch von Geldsorten findet auf verschiedene Weise statt.

1. Umtausch verschiedener grober Münzsorten von gleichem Metall. Also Umtausch von Silbermünzen gegen Silber- oder von Goldmünzen gegen Gold.

2. Zwischen Münzsorten von verschiedenem Metall. Also Münzen von Gold gegen Silber und umgekehrt.

3. Zwischen verschiedenen Geldarten von gleichem oder ungleichem Stoffe; also z. B. Umtausch von Scheidemünze gegen Courantmünzen, oder von Papiergeld gegen Metallgeld.

Zwei verschiedene Geldsorten haben einen gleich großen Gebrauchswerth, wenn sie beide gleich große Kauf-Fähigkeit besitzen. Eine solche Gleichheit der Kauf- oder Zahlungsfähigkeit nennt man Münzpari.

Wenn nun der Geldcurs einer gewissen Münzsorte über ihr Münzpari d. h. über ihre Kauffähigkeit steigt, so sagt man von ihr, daß sie ein Agio gewinne. Sinkt er unter das Münzpari, so erleidet die Münzsorte ein Disagio oder Abzug. Das Geldcurs steht al pari, wenn der Tauschwerth beider Münzen gleich ist ihrem Münzpari d. h. wenn man durch beide Münzsorten ebensoviel Geldwerth als Güterwerth einkaufen kann.

Die Börse.

Die Börse ist der Platz, wo die kaufmännischen Verträge sich vollziehen, wo Angebot und Nachfrage eines einzelnen Platzes sich zu gewissen Zeiten finden und die Geschäfte gemacht werden. Ueberall, wo ein lebhaftes Geschäft sich entwickelte, mußte das gegenseitige Aufsuchen der Parteien zu zeitraubend und mühsam werden, so daß man dazu gebracht wurde, einen bestimmten Platz aufzusuchen, wo sich die Geschäftsleute begegneten und Geschäfte abgeschlossen werden konnten. Während die Waarenbörsen sehr alt sind, sind die Effektenbörsen jüngeren Datums, rühren aber doch auch schon aus dem 16. Jahrhundert her. Ihre lebhaftere Ausbildung erhielten sie allerdings erst im 18. Jahrhundert. Kaufleute, Spediteure, Versicherer, Rheder, Mäkler, Agenten, Fabrikanten begegnen sich auf der Börse, um über Geschäfte zu unterhandeln und dieselben abzuschließen. So drängt sich an der Börse das Geschäftsleben eines Platzes zusammen. Namentlich aber sind die Effektenbörsen der Schauplatz, wo sich die eigentlichen Spekulationen einleiten und abspinnen. Obligationen, Actien, aber auch der Wechsel und Geldhandel sind es, welche den Verkehr der Börse beleben. An manchen Plätzen bestehen für die verschiedenen Branchen gesonderte Börsen. So hat z. B. London eine königliche Börse für den allgemeinen Waaren- und Wechselverkehr, eine Fondsbörse für englische Papiere, sowie eine solche für fremde Papiere, eine Getreidebörse, eine Kohlenbörse und eine Schifffahrts- und Versicherungsbörse. Manche kleinere Orte haben ihre besondere Produktenbörsen; es gibt Weinbörsen, Getreidebörsen, Eisenbörsen, Börsen für Schiffs- und Seeversicherungsangelegenheiten, Industrie-Börsen. Im Allgemeinen aber haben die Waarenbörsen eine ziemlich untergeordnete Bedeutung und manche große Handelsplätze können vollständig ohne sie auskommen. Auch die Wechselgeschäfte bedürfen die Börse nicht so absolut nothwendig.

Der Verkehr an den Börsen hat überall gewisse Formen geschaffen, welche ursprünglich bloß Handelsgebräuche waren, später aber theilweise zu lokalen gesetzlichen Bestimmungen wurden, theilweise selbst in die Handelsgesetzgebung übergingen. Solche Gesetze und Ordnungen regeln das äußere Leben an der Börse. Die Börsenzeit ist an den verschiedenen Börsenplätzen nicht gleich, sondern hängt theils von der Geschäftssitte des Platzes ab, theils auch von dem Charakter der betreffenden Geschäfte. An den eigentlichen Handelsplätzen versammelt sich die Börse an jedem Werktage; Waarenbörsen finden dagegen seltener statt, bloß einmal oder zweimal wöchentlich. An größeren Börsenplätzen führte das Bedürfniß einer mehrmaligen täglichen Begegnung zu mehrmaliger Börse an einem Tage auch zur Vereinigung außerhalb der Normalbörse. An manchen Plätzen haben sich auch sogenannte Winkelbörsen gebildet, indem dort wo die Gesetze den Börsenverkehr auf bestimmte Tage, Stunden und Lokalitäten beschränkten, Zusammenkünfte der Geschäftsleute gegen den Willen der bestimmenden Behörde stattfinden. An manchen Orten, welche noch keine förmliche Börse besitzen, bildet sich eine solche aus kleineren Vereinigungen oder Zusammenkünften der Kaufleute allmählig aus.

Der Effectenhandel.

Unter den verschiedenen Werthpapieren sind die sog. Effecten Gegenstände eines eigenen Handelszweiges geworden. Man versteht unter Effecten die

verzinslichen und langfristigen Werthpapiere (Obligationen, Pfandbriefe, Actien, Prioritäten, aber auch Loose). Als Handelsgegenstände unterscheiden sie sich von anderen Werthpapieren namentlich dadurch, daß sie vom Publikum (zum Zweck der Capitalanlage) gekauft werden und demnach eine wirkliche Handelsthätigkeit zur Vermittlung zwischen den Urhebern jener Papiere und den Käufern nothwendig ist. Andere Werthpapiere, z. B. Wechsel, werden nicht vom Publikum gekauft.

Der Effektenhandel braucht Commissionäre und Mäkler. Der einzelne Käufer oder Verkäufer von Effekten kann seine Verkäufer und Käufer nicht aufsuchen oder hat oft keine Lust dazu und ist deßhalb zu einer Vermittlung genöthigt; auswärtige Käufer und Verkäufer bedürfen an der Börse ihre Commissionäre. Als Instrument des Effektenhandels dient der Curszettel. Derselbe zeigt die Curs- oder Preishöhe der verschiedenen Arten von Werthpapieren an.

Der Curszettel notirt diejenigen Effekten, welche Gegenstände des Börsenverkehres bilden. Obligationen und Actien, die von wenig bekannten Gesellschaften ausgegeben werden und an der Börse nicht gehandelt werden, erkennt der Curszettel nicht an. Auch die langfristigen nicht verzinslichen Werthpapiere, welche keinen Curs haben können, finden keine Stätte im Curszettel. Die Curszettel sind für den Werthpapierhandel dasselbe, was für den Waarenhandel Preiscurante sind. Sie sind theils amtliche, theils private. Die amtlichen Curszettel werden von vereideten Mäklern auf Grund der von ihnen beim Abschlusse der Börsengeschäfte festgesetzten Curse zusammengestellt; die Privatcurszettel dagegen werden von mehreren Bankhäusern bedeutender Handelsplätze gemacht.

Bei vielen Curszetteln finden sich zwei Spalten neben der Bezeichnung des betreffenden Werthpapieres; die eine Spalte ist mit G. oder A. überschrieben, die andern mit B, D. oder L. Ein Curs in der erstgenannten Spalte bedeutet, daß das betreffende Papier zu dem bezeichneten Preise gesucht wird, d. h. daß mehr Käufer als Verkäufer dazu vorhanden sind. Ein Curs in der zweiten Spalte die mit B. D. oder L. überschrieben ist, bedeutet dagegen, daß das Papier zu diesem Preise ausgeboten ist, oder daß mehr davon zu verkaufen ist, als zu kaufen begehrt wird. Sehr häufig wird dagegen auf den Curszetteln nur ein Curs bezeichnet, welchen man durch einen Zusatz von G. oder B. näher bezeichnet. Die im Curszettel enthaltenen Werthe werden dabei manchmal in gewisse Gruppen gebracht. So finden sich z. B. im Berliner Curszettel folgende Arten von Werthen verzeichnet: preußische und deutsche Fonds; in- und ausländische Hypothekenpfandbriefe; ausländische Staats- und Communalpapiere; in- und ausländische Eisenbahnstamm-Actien; Wechsel; Bankactien; Eisenbahnprioritätsactien und Obligationen; Industriepapiere; Gold, Silber und Banknoten.

Zweck des Effektenhandels. Die Handelsgeschäfte mit Effekten unterscheidet man in Kauf auf feste Hand und Spekulationskauf.

I. Die Käufe auf feste Hand werden von den Capitalisten, welche ihre Capitalien zinstragend anlegen wollen, vollzogen und von Bankhäusern vermittelt. Der Banquier, welcher an die Capitalisten Werthpapiere verkaufen will, bedarf dazu eines ansehnlichen Capitals, um den Capitalisten eine hinreichende Auswahl an Werthpapieren bieten zu können. Der Gewinn, der aus diesem Geschäfte fließt, hängt von der Anzahl der Clienten des Banquier ab. Hat er viele und reiche Kunden, so kann er viele Werthpapiere kaufen

und auch ansehnlichen Gewinn dabei machen. Dieser Gewinn ist dabei ein ziemlich gesicherter. Das Geschäft des Banquiers, welcher Werthpapiere nicht auf Spekulation, sondern um sie an Capitalisten abzusetzen kauft und verkauft, ist dabei nothwendig dem Groß- oder Kleinhandel ähnlich; es kann auch Eigenhandel oder Commissionshandel sein. Das großartigste Geschäft in dieser Richtung ist die Vermittlung der Staatsanleihen durch die großen Bankhäuser, welche dabei selbst den eventuellen Gewinn bei einer Curserhöhung genießen, sowie den möglichen Verlust bei einer Curserniedrigung der Staatsobligationen zu tragen haben. Es kann aber auch vorkommen, daß der Großbanquier von Capitalisten und Spekulanten bloß beauftragt ist als Commissionär gegen eine bestimmte Provision Anlehenszeichnungen vorzunehmen.

II. Dem Kauf auf feste Hand gegenüber stehen Kaufs- und Verkaufsgeschäfte auf Spekulation, welche den Zweck haben die Cursdifferenzen, welche zwischen verschiedenen Zeiten und verschiedenen Plätzen entstehen, zur Erzielung eines Spekulationsgewinns zu benutzen. Diese Arten von Effektengeschäften können fast ohne alles Capital vollzogen werden.

Das Börsengeschäfte treibende Publikum unterscheidet man in

1. periodische Spekulanten, welche nur unter besonderen Umständen kaufen oder verkaufen und

2. Spekulanten von Profession, welche die Spekulation gewerbsmäßig treiben und durch fortwährenden Ein- und Verkauf von Effekten gewinnen wollen. Selten nur besitzen sie das zu den Einkäufen von Werthpapieren nöthige Geld oder die verkauften Werthpapiere, sondern beschränken sich in der Regel auf Lieferungs- und Differenzgeschäfte. Sie bilden das eigentliche Börsenpublikum.

3. An der Spitze der Börsengeschäfte stehen die großen Bankhäuser, sowie die Direktoren anderer großer wirthschaftlicher Unternehmungen, welche die ihnen übertragenen Kaufs- und Verkaufsaufträge vollziehen, sich gewöhnlich beobachtend verhalten und in die eigentliche Spekulation nur dann eingreifen, wenn ein sicherer Gewinn gemacht werden kann oder ein wahrscheinlicher Verlust abgewehrt werden muß.

4. Die Effektenmakler oder Börsensensale sind an kleineren Börsenplätzen mit den Maklergeschäften in Bezug auf Effektenhandel, Wechselhandel und Geldgeschäfte betraut. An größeren Börsenplätzen sind für den Effektenhandel besondere Mäkler vorhanden. Die Börsenmäkler haben mitunter noch ein besonderes Hülfspersonal; in Paris z. B. außer Cassiren, Buchhaltern, noch sog. Coulissiers und Remissiers.

5. Endlich figuriren an der Börse auch die Coulissiers: unvereidete Effektenmäkler, welche meistens in den weniger soliden Effekten und mit weniger bekannten Personen Geschäfte abschließen. Häufig ist die Coulisse als eine Schädigung des soliden Börsengeschäftes betrachtet, ja sogar verfolgt und bestraft worden. Namentlich geschah dieß in Frankreich im vorigen Jahrhundert und auch noch im Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts. In neuerer Zeit dagegen bedienen sich die vereidigten Börsensensale der Coulissiers als Gehilfen.

Arten der Effektenspekulation. Man unterscheidet die Effektenspekulation in Baarkäufe (Tageskäufe) und Zeitkäufe oder Lieferungskäufe.

Die Tageskäufe werden zu fester Placirung der Werthpapiere, aber auch zu Spekulationszwecken unternommen. Die Zeitkäufe dagegen in der Regel zu Spekulationszwecken.

Die Zeitkäufe selbst unterscheidet man wieder in gedeckte oder ungedeckte. Gedeckt sind sie, wenn der Zeitkäufer das Geld, das zu zahlen, oder der Zeitverkäufer die Werthpapiere, die er zu liefern hat, am Tage der Leistung wirklich zu besitzen glaubt. Ungedeckte Käufe sind die, wo dieß nicht der Fall ist. Die ungedeckten Käufe sind das eigentliche Gebiet der Spekulation. Es kann dieselbe dabei entweder eine ernste oder eine theils fingirte sein. Eine ernste Spekulation ist jene, welche jetzt Effekten kauft in der Ueberzeugung, daß die Consumenten dieselben künftig mehr bedürfen und eine größere Nachfrage darnach sich ergeben werde. Fictive Spekulationen sind dagegen dieselben, welche lediglich den Charakter einer Wette um den künftigen Cursstand eines Werthpapieres haben.

Die Spekulation in ungedeckten Zeitkäufen hat folgende Hauptformen angenommen:

1. Die fixe Lieferung. Hiebei ist die Lieferung der Effekten an einen festen Termin gebunden.

2. Die Spekulation auf tägliche Lieferung. Der Kaufsvertrag kann dabei so lauten, daß bis zum Ultimo oder Liquitationstage der Verkäufer oder Käufer täglich entweder das Geld oder die Werthpapiere zu fordern berechtigt sei.

3. Die Spekulation auf fixe und tägliche Lieferung. Es ist das ein Zeitkauf, wobei die Zeit bis zum Lieferungstermine getheilt ist; während der ersten Periode ist der Kauf fix; nach Ablauf derselben kann die Lieferung täglich gefordert werden.

Zu der eigentlichen Spekulation, welche selbstverständlich nur Einkauf oder ein Verkauf sein kann, treten nun noch gewisse Hilfsgeschäfte hinzu, welche die Bestimmung haben, entweder die Gefahr der Spekulation zu vermindern oder verunglückten Spekulationen nachträglich einigermaßen aufzuhelfen. Solche Hilfsgeschäfte sind:

1. Das Prämiengeschäft. Es besteht darin, daß der Käufer oder Verkäufer sich das Recht vorbehält, gegen Zahlung einer gewissen Vergütung oder Prämie an den andern das Geschäft rückgängig zu machen.

Die Praxis hat wiederum verschiedene Arten von Prämiengeschäften ausgebildet. Die gebräuchlichsten dieser Art sind:

a) Das einfache Prämiengeschäft, wobei sich der eine der beiden Vertragstheile, und zwar meistens der Käufer das Recht vorbehält, die Papiere am Lieferungstage nicht in Empfang zu nehmen, dagegen die Prämie zu bezahlen (Vorprämie). Wenn dagegen der Verkäufer sich die Wahl behält, die Papiere gegen Bezahlung der Prämie nicht zu liefern, ist sie Rückprämie. Die Prämie wird entweder beim Abschluß des Geschäftes oder bei der Erklärung wegen der Uebernahme bezahlt.

b) Das Stellgeschäft oder der Schluß auf Geben und Nehmen. Hiebei bedingt sich der eine Theil (der Wähler) das Recht aus, dem anderen (Wahlsteller) entweder die Papiere zu einem gewissen Curse zu liefern oder sie zu einem etwas höheren Curse, der vorher ausgedungen wurde, zu beziehen. Hiebei wird keine besondere Prämie ausgemacht, sondern dieselbe liegt in der Differenz beider Curse.

c) Das zweischneidige Prämiengeschäft. Dasselbe ist ein Stellgeschäft mit der hinzugefügten Bedingung, daß der Wahlberechtigte gegen eine Prämienzahlung vollständig vom Geschäfte zurücktreten kann.

d) Der Schluß auf Fest und Offen. Dabei wird ein Theil des

Geschäftes als fest und unwiderruflich, der andere dagegen als offen erklärt d. h. es behält sich der Käufer die Wahl vor, ob er die ganze Quantität der Papiere oder nur einen bestimmten Theil davon zu einem höheren Curse beziehen wolle, oder der Verkäufer behält sich die Wahl vor, ob er das Ganze oder nur einen Theil zu einem niedrigen Curse liefern wolle.

e) Das Nachgeschäft. Dasselbe macht es dem Prämienzahler möglich, seinen Kauf nachträglich bis zu einer bestimmten Grenze auszudehnen, d. h. die Lieferung einer größeren Menge der ausgemachten Papiere zu dem bestimmten Curse zu verlangen. Dieses Geschäft ist ganz verwandt mit dem Schluß auf Fest und Offen.

2. Das Report- und Deportgeschäft. Das Reportgeschäft besteht darin, daß der Zeitkäufer, welcher à la hausse spekulirt hat, wenn mittlerweile der Curs gesunken ist, um die gekauften Papiere nicht ungünstig verkaufen zu müssen, sie einem andern um den Tagescurs auf eine gewisse Zeit überträgt (reportirt), und sie zugleich von diesem zu einem etwas höheren Curs den nächsten Ultimo lieferbar, wieder abkauft. Durch das Reportgeschäft, durch den Verkauf und gleichzeitigen Wiederkauf der zu beziehenden Werthpapiere ist also dem Zeitkäufer die Fortsetzung seiner Spekulation und die Reparirung eines erlittenen Verlustes ermöglicht. Der Reporteur seinerseits erlangt durch den für den Wiederverkauf vorausgedungenen höheren Curs einen sicheren Gewinn und überdieß Gelegenheit sein Capital für kurze Fristen gewinnbringend anzulegen. Die Aufgabe des Reporteurs ist es also, für den momentan geldbedürftigen Spekulanten einzutreten, statt seiner die gekauften Werthpapiere zu beziehen und sie ihm auf Zeit wieder zu verkaufen. Er nimmt die Werthpapiere in Kost, daher auch der Name Kostgeschäft; die zu zahlende Cursdifferenz bildet das Kostgeld.

Neben dem Reportgeschäfte besteht auch ein Deportgeschäft. Es ist der Gegensatz des Reportgeschäftes. Der Verkäufer oder Spekulant à la baisse, welcher zur Zeit der Lieferung die zu liefernden Werthpapiere nicht besitzt, bedarf eines Deporteurs. Dieser hat für den Spekulanten einzutreten, statt seiner die fraglichen Werthpapiere gegen Zahlung eines Ausgleichungscurses zu liefern unter der Bedingung, daß ihm der Spekulant Werthpapiere derselben Art, aber zu einem niedrigeren als der bezahlte Curs ist, wieder liefere. Auch der Gewinn des Deporteurs ist wie jener des Reporteurs nichts anderes als ein Genuß hoher Zinsen für geliehene Werthe.

Die Lieferungs- oder Zeitgeschäfte sind demnach auf einen späteren Tag als der gegenwärtige (auf einen sog. Stichtag) abgeschlossen (meistens ultimo d. h. der Letzte des Monats). Es wird hiebei entweder auf ein Fallen (à la baisse) oder auf ein Steigen (à la hausse) des Curses der betreffenden Werthpapiere spekulirt. Die Käufer (haussiers) welche auf Lieferung kaufen, rechnen auf ein Steigen des Curses und also auf einen Gewinn beim Verkauf; die Verkäufer (baissiers, contremineurs), hoffen dagegen auf ein Fallen des Curses der Papiere und erwarten ihren Gewinn darin, daß sie Papiere wohlfeiler kaufen werden, als sie dieselben zu liefern versprochen haben. Da es sich bei all diesen Geschäften nicht um die wirkliche Lieferung und um die wirkliche Abnahme der betreffenden Werthpapiere handelt, sondern lediglich um die Ausgleichung der Cursdifferenzen, heißen sie auch die Differenzgeschäfte.

Die Spekulationsmanöver. Spekulationsmanöver sind die absichtlich von den Spekulanten sehr häufig hervorgerufenen Veränderungen der Werthpapiercurse. Die Spekulationsmanöver wollen also nicht etwa auf Grundlage

gegebener Preise Spekulation machen, sondern die Curse beherrschen, bewegen oder festhalten, steigern oder reduciren, je nachdem es das Geschäft verlangt. Die wichtigsten Spekulationsmanöver sind folgende:

1. Der Aufkauf und das Erwürgen. Wer Effekten aufkauft, um durch den dadurch hervorgerufenen Mangel eine Preissteigerung und großen Gewinn zu erzielen, ist ein Aufkäufer. Steigert sich dieß bis zu dem Punkte, daß man den nothleidenden Schuldnern harte Bedingungen vorschreibt, so nennt man dieß in der Börsensprache Erwürgen.

2. Selbst manche betrügerische Manipulationen sind nicht verschmäht worden, um die Börsencurse zu verändern. So namentlich lügenhafte Nachrichten politischen Inhaltes: Nachrichten von entscheidenden Siegen u. dgl. Hieher gehören auch mancherlei Mißbräuche der Presse in zu schwindelhafter Lobpreisung einzelner Unternehmungen. Hieher dürfte auch die Vertheilung zu hoher Dividenden durch die Vorstände von Aktiengesellschaften an die Aktionäre zu rechnen sein, um den Curs der Aktien künstlich empor zu treiben. (Geschehen unter Anderem durch den Creditmobilier.) Hieher ist es auch zu rechnen, wenn Aktienunternehmungen von zweifelhaftem Werthe und um das große Publikum zu täuschen, die Namen bekannter großer Bankhäuser oder bekannte adelige Namen unter den Unterschriften der Unternehmer erscheinen lassen.

3. Ebenfalls unter die Spekulationsmanöver gehört das Monopol früherer Kenntniß, welches die großen Financiers besitzen: das Vorrecht, früher als andere Spekulanten in die Geheimnisse der Börse und des Staatslebens eingeweiht zu werden und dadurch die wahrscheinlichen Cursveränderungen früher als andere zu kennen. Seit dem Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts konnten die europäischen Staatsmänner ohne sich sonderlich zu compromittiren, durch bloße Verbindung mit Finanzmännern leicht große Reichthümer erwerben. Entschließungen der Staatsregierung in Bezug auf Subvention von Eisenbahnunternehmungen, in Bezug auf Emission oder Einziehung, Convertirung u. dergl. von Staatsanlehen müssen natürlich, wenn sie einzelnen Finanzmännern früher bekannt werden als anderen, denselben einen großen Vorsprung an der Börse gewähren.

(Vgl. ausführl. über den Werthpapierhandel bei Cohn: die Natur des Capitals und Credits und bei Saling: Börsenpapiere.)

X. Das Versicherungswesen.

Das Versicherungswesen im Allgemeinen.

Zweck und Arten. Der Zweck des Versicherungswesens besteht darin, daß dasselbe Capitalien ansammelt, welche bestimmt sind, um jene Verluste an Vermögen und Eigenthum, welche durch den Zufall demselben zugefügt werden, zu ersetzen. Die Gefahren, mit welchen der Zufall die vorhandenen Capitalien bedroht, sind sehr mannigfacher Art. Die gebräuchlichsten derselben aber, gegen welche das Versicherungswesen bisher schützend aufgetreten ist, sind: Beschädigungen bei der Seeschifffahrt, beim Fluß- und Landtransport, bei Zerstörung durch Brand und Hagelschlag, Viehseuchen, endlich jener materielle Schaden, der durch den Tod des Menschen dem Ueberlebenden zugeht.

Der Zweck der Versicherung kann, abgesehen von den Anstalten, welche ihn verfolgen, nur in der Weise erreicht werden, daß die zu befürchtende Ge-

fahr des Verlustes von vornherein richtig beurtheilt und aus kleinen Ersparnissen oder Beiträgen ein Capital gebildet wird, welches groß genug ist, um die etwa sich ereignenden Verluste zu ersetzen. Der Weg, auf welchem das herbeigeführt werden kann, ist entweder:

1. Die Selbstversicherung, welche darin besteht, daß Capitalsbeträge, die in einem gewissen Verhältniß zu der voraussichtlichen Gefahr des Verlustes stehen, zurückgelegt und als Deckung möglicher Verluste erhalten werden. Eine Selbstversicherung gegen Seegefahren kann z. B. schon darin bestehen, daß der Rheder verschiedene Schiffe besitzt, welche zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Richtungen segeln, so daß die Gefahr, welcher dieselben ausgesetzt sind, keine gleiche ist, sondern sich vertheilt. Der Kaufmann, welcher eine Ladung von Gütern in verschiedene Schiffe vertheilt, welche nicht zu gleicher Zeit abgehen, oder nicht den gleichen Weg machen, ist in ähnlicher Weise durch eine Art Selbstversicherung gedeckt. Der Capitalist, welcher seine Capitalien nicht bloß in einer, sondern in verschiedenen Arten von Werthpapieren anlegt, deckt sich dadurch gegen allzu große Verluste. Der Landwirth, welcher sich selbst gegen Hagelschlag versichern will, muß aus den Erträgnissen der hagelfreien Jahre soviel zurücklegen, daß er aus diesen Ersparnissen gegen einen etwaigen Hagelschlag gedeckt ist. Die Selbstversicherung ist entweder eine erzwungene, nämlich dann, wenn der bezügliche Gegenstand überhaupt noch von keiner organisirten Versicherungsgesellschaft in Angriff genommen ist, oder eine freiwillige, wenn der Versicherer es vorzieht, selbst die Versicherungscapitalien anzusammeln, statt die Ansammlung einer Anstalt zu überlassen.

2. Staats- oder Landesversicherungsanstalten. Dieselben sind in der Regel Zwangsanstalten, welche sich nur auf einzelne Länder erstrecken.

3. Privatversicherungsanstalten. Dieselben sind wieder

a) Versicherungsanstalten auf Gegenseitigkeit, wobei die Versicherten eine Gesellschaft bilden, welche ihre Angelegenheiten selbst verwaltet, selbst die Versicherungsbeiträge von den Mitgliedern einzieht und an die Beschädigten vertheilt. Die Beiträge werden dabei entweder im Vornherein erhoben, wobei in günstigen Jahren das, was nicht zu Deckung von Schadenfällen verwendet wird, an die Mitglieder zurückgezahlt wird; oder am Ende jeder einzelnen Betriebsperiode nach dem sämmtlichen zu vergütenden Schaden ermittelt.

b) Actiengesellschaften, welche das Versicherungsgeschäft betreiben, sind in der Regel bankmäßig organisirt; dabei zahlen die Versicherten feste Beträge; Gewinn und Verlust entfällt auf die Actionäre.

c) Gemischte Gesellschaften sind ebenfalls auf Actien gegründet und versichern ebenfalls gegen feste Beiträge, gewähren aber gegen einen entsprechenden Zuschlag an den Prämien den Versicherten einen Gewinnantheil.

Wenn man den Werth dieser verschiedenen Anstalten unter einander vergleicht, so läßt sich schwer von vornherein eine Entscheidung treffen. Das Princip der gegenseitigen Versicherung ist im Allgemeinen wohlfeiler, als die Versicherung durch Actienanstalten. Die Actienanstalten haben dagegen manche Vortheile, indem das Actiencapital gleich von vornherein eine genügende Sicherheit bietet. Allerdings wirkt das Verhältniß dieses Sicherheitsfonds zur Größe ihrer Verbindlichkeit ungünstiger, je mehr sich das Geschäft ausdehnt. Die Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit leiden auch daran, daß ungewöhnlich große Verluste die Beiträge der Versicherten bedeutend erhöhen müssen. In den Versicherungen auf Gegenseitigkeit ist die Vertretung der Interessenten schwieriger. Principiell würde man sich entschieden für die Gegenseitigkeit

aussprechen müssen, weil hiebei das Interesse des Einzelnen an der Behütung seiner Vermögensbestände gegen Beschädigungen viel mehr hereingezogen ist. Daß in der bisherigen Entwicklung des Versicherungswesens weder die eine noch die andere Art dieser Gesellschaften überwiegend geworden ist und die andere zurückdrängen konnte, beweist hinreichend, daß beide ihre Vorzüge und ihre Nachtheile haben. So concurriren heutzutage die Actienversicherungen mit den Versicherungen auf Gegenseitigkeit. Diese Concurrenz kommt jedenfalls den Versicherten zu Gute. Die größeren Gegenseitigkeitsanstalten sind gewiß ein heilsames Ausgleichungsmittel für die Ausschreitungen des Versicherungsgeschäftes der Actiengesellschaften.

Die Versicherungsagentur. Die Versicherungsanstalten haben vor Allem Interesse daran, möglichst viel Theilnehmer heranzuziehen und Versicherungen abzuschließen. Zu diesem Zwecke müssen Personen an verschiedenen Orten aufgestellt werden, die das Publikum zur Theilnahme an der Versicherung veranlassen: Versicherungsagenten. Hat der Agent einen Versicherten gewonnen, so ist seine Thätigkeit bezüglich desselben noch nicht zu Ende; er muß den Versicherten auch der Gesellschaft erhalten, ihn überwachen und wenn ihm wirklich ein Schaden zugeht, die Entschädigung so einzurichten suchen, daß weder der Versicherte noch die Gesellschaft verletzt wird.

In Bezug auf die G e w i n n u n g von zu V e r s i c h e r n d e n ist es die Aufgabe des Agenten, das Publikum von dem Nutzen der Versicherung überzeugen zu können und die Vorsätze dieser Versicherung zu wahren, sowie auch zur wirklichen Ausführung zu treiben. Die Hauptsache ist immer die Vermittlung des ersten Contractes. Der Agent muß aber auch im Interesse der Gesellschaft besorgt sein, nur gute Versicherungen abzuschließen und Anträge von solchen, welche verdächtig scheinen, zurückzuweisen. Beim Abschlusse des Vertrages hat der Agent dem Antragsteller die Punkte des Versicherungsvertrages zu erklären und jene Bestimmungen, die für den Antragsteller besonders wichtig sind, hervorzuheben. Zur Erhaltung der gewonnenen Mitglieder wird es am Meisten dienen, wenn der Agent den von ihm gewonnenen Mitgliedern bei jeder Veranlassung passende Auskunft ertheilen kann, wenn er bei der Entstehung eines Schadens dem Versicherten rathend zur Seite steht. Ist sodann der betreffende Schaden wirklich eingetroffen, so ist die Pflicht des Agenten zunächst die Feststellung des Schadens. Hiebei kann leicht auch der redlich Versicherte seinen Schaden überschätzen. Die Verwaltungen der Versicherungsanstalten sind leicht geneigt, diese Neigung zur Schadenüberschätzung als Regel anzunehmen. Hat der Agent mit dem Beschädigten und mit Sachverständigen den Schaden festgesetzt und der Direction angezeigt, so kann dieselbe die Abschätzung zu hoch finden. Es wird dann um die Höhe des Schadens gefeilscht werden müssen, bis der Versicherte sich mit einer geringeren Entschädigung begnügt. In allen diesen Fällen ist eine nach beiden Seiten hin wohlmeinende und redliche Thätigkeit des Agenten von größtem Werthe für die Gesellschaft wie für das Publikum.

Die Agenten werden aus verschiedenen Ständen gewählt; bei der Seeversicherung ist es natürlich, daß sie vorzugsweise aus dem Kaufmannsstande gewählt werden. Die Lebensversicherungsanstalten wählen ihre Agenten häufig aus anderen Ständen, aus dem Lehrerstande u. s. w. Es eignen sich übrigens noch manche andere Stände ebenfalls zur Uebernahme von Versicherungsagenturen.

Die einzelnen Zweige der Versicherung.

Seeversicherung. Die Seeversicherung ist eine sehr alte Art der Versicherung und stammt schon aus den Seestädten des Mittelalters, nahm aber ihren Aufschwung begreiflicher Weise hauptsächlich mit der Ausdehnung des Seehandels über den Ocean.

Die verschiedenen Elementarereignisse, welche dem Schiffe und der Ladung auf der See gefährlich werden können, sind: Stürme, Klippen und Riffe, Strömungen, Bänke und treibende Eismassen. Diese verschiedenen Gefahren sind in den einzelnen Meeren und Meerestheilen von großer Mannigfaltigkeit, werden aber im Allgemeinen durch die Fortschritte der nautischen Geographie immer bekannter. Eine schwierige Seite der Seeversicherung liegt darin, daß Unvorsichtigkeiten, welche von Seite der Schiffsführer begangen werden, häufig sehr schwer zu beweisen sind, und daß dann der Schaden, welcher eigentlich den Schiffsführer treffen sollte, auf die Versicherer fällt. Untüchtigkeit und Ueberladung der Schiffe, schlechte Versorgung mit Ausrüstungsgegenständen aller Art, Unfähigkeit der Schiffscapitäne werden sehr häufig den Versicherungs-Anstalten zur Last gelegt, welche den Rheder und den Eigenthümer der Ladung manche Vorsichtsmaßregeln vernachläßigen lassen, welche sonst nicht vernachläßigt würden.

Die Versicherungsgesellschaften selbst verleiten aber auch manchmal die Schiffer zu Manchem, was später einen Schaden verursacht. So gelten die Versicherungsbedingungen theilweise als eine directe Prämie, um aus jedem Unfalle einen Totalverlust zu machen. Kommt z. B. ein Schiff auf den Grund und wird beschädigt, aber so, daß es bei geschickter Leitung wieder flott wird und reparirt werden kann, dann hat der Versicherte ein Drittheil des Schadens selbst zu tragen, während er bei einem Totalverluste den ganzen Schaden ersetzt erhält. Bei dieser Bestimmung kann wohl ein Capitän ohne unredliche Absicht das Schiff seinem Schicksale überlassen, statt sich um die Rettung zu bemühen. Ueberdieß kommen Fälle von absichtlich herbeigeführten Schiffsverlusten nicht selten vor, um Bereicherungen durch die Versicherungssumme herbeizuführen.

Ist ein Seeschaden wirklich eingetreten, so ist es zunächst Aufgabe, den Schaden zu beweisen. Dieß ist im Wesentlichen eine rechtliche Angelegenheit. Oekonomischer Natur ist dagegen die Berechnung des Schadens, die sogenannte Dispache.

Feuerversicherung. Die Feuerversicherung ist nach der Transportversicherung die älteste Art der Versicherung. Sie erscheint schon im Anfange des 16. Jahrhunderts in England und Frankreich, freilich ohne eine strenge geschäftliche Organisation. Nach dem dreißigjährigen Kriege dehnte sich das Feuerversicherungsgeschäft in Deutschland schon ungemein aus und ist heutzutage über die ganze civilisirte Welt verbreitet.

Die Feuerversicherung ist insofern für die Volkswirthschaft von hohem Werthe, als die Beiträge gegenüber dem zu verhütenden Schaden von sehr geringer Größe sein können, und die Schäden wohl selbst bei der größten Vorsicht nicht vollständig verhütet werden können, und die Feuerversicherung sowohl auf dem Wege der Gegenseitigkeit als auf dem der Actiengesellschaft leicht durchführbar ist. Beide Formen zeigen ihre besonderen Nachtheile und Vorzüge auch hier.

Die Feuerversicherung ist am längsten Gegenstand einer sorgfältigen Staatsaufsicht, ja sogar eines directen Staatsbetriebes geblieben.

Die zerstörenden Wirkungen der Feuersbrünste sind einer statistischen Beobachtung und Classification weniger zugänglich, als die meisten anderen Beschädigungen durch Elemente. Es erschwert das die richtige Bemessung der Prämie.

Im Gebiete der Feuerversicherung sind zwei Geschäftsarten zu unterscheiden:

Das Gebäude-Versicherungswesen und die Mobiliar-Versicherung.

Die Versicherungsgesellschaften versichern gegen Feuerschaden und leisten Ersatz nicht allein für den unmittelbaren Brandschaden, sondern auch für den Verlust, der durch Blitzschlag, durch Löschen, Retten, durch das nothwendige Ausräumen oder das bewiesene Abhandenkommen der versicherten Gegenstände entsteht. Auch wenn Gebäude, die bei Gesellschaften versichert sind, auf Befehl der Behörde bei einem Brande eingerissen werden, wird der Schaden ersetzt. Dagegen sind Feuerschäden in Folge von Kriegsereignissen, Aufruhr, Erdbeben und dergl. oder grobe Verschuldungen des Versicherten von der Entschädigung ausgeschlossen. Ebenso sind in der Regel einzelne Gebäude, sowie einzelne Gegenstände (Geld, Juwelen, Silber- und Goldwaaren) von der Versicherung gänzlich ausgeschlossen. Gebäude, welche entweder wegen ihrer Bauart oder wegen der darin getriebenen Gewerbe, wegen Vorräthen leicht entzündlicher Stoffe, wegen feuergefährlicher Nachbarschaft oder mangelhafter Löschanstalten besonders gefährlich sind, werden rationeller Weise nur gegen Zahlung hoher Versicherungsprämien versichert. Zu diesem Zwecke ist es nöthig, daß die Versicherungsgesellschaften auf alle Umstände, welche die Feuergefährlichkeit beeinflussen, achten und daß zu diesem Zwecke die Versicherten diese Umstände bei dem Abschlusse des Versicherungsvertrages zur Kenntniß bringen müssen. Die Feuerversicherungsgesellschaften haben Grund genug, nach allen Seiten hin ihre Aufmerksamkeit zu wenden, um sich vor Beschädigungen zu hüten. Sie haben auch längst statistische Uebersichten angelegt, welche alle diejenigen Umstände, die für das Versicherungswesen von Bedeutung sind: die Bauart, gewerbliche Verhältnisse, die Löschgelegenheiten, die Zustände der Feuerwehr, die Feuerpolizei u. s. w., aufnehmen. Nur ausnahmsweise haben die Feuerversicherungsgesellschaften sich bemüht, dem Feuerwehrwesen durch lebhafte Unterstützung fördernd entgegenzukommen. Ob, wenn ein Schaden entstanden ist, die Anstalt überhaupt zu einem Schadenersatz verpflichtet werden kann, ist in jedem einzelnen Falle eine Rechtsfrage und hier nicht zu erörtern. Die Anstalt hat es festzustellen, ob der Versicherte keinen jener Punkte verletzt hat, deren Außerachtlassung die Versicherungsgesellschaft von ihrer Pflicht befreit.

Lebensversicherung. Die verschiedenen Arten von Versicherungsgeschäften, welche man unter dem Ausdrucke Lebensversicherung zusammenfaßt, sind jedenfalls vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus die werthvollsten und wichtigsten. Die Lebensversicherung hat bekanntlich den Zweck, aus kleinen Beiträgen, welche während der Lebensdauer eines Versicherten von demselben bezahlt werden, ein Capital zu bilden, welches nach seinem Tode seinen Erben ausbezahlt wird. Die Lebensversicherung hat demnach den Zweck, denjenigen Störungen, welche durch unvermuthet frühzeitigen Tod in dem Werke der Capitalbildung und Ersparniß dem fleißigen und sorgsamen Menschen hinderlich werden, entgegenzutreten. Indem die Lebensversicherung dem, der den besten Willen zur Ersparniß hat, auch für den schlimmsten Fall die Vollendung seines Capital bildenden Strebens garantirt, gewährt sie einen sorgenfreien Ausblick

in die Zukunft, enthält einen wesentlichen Antrieb zur Sparsamkeit. Die Anfänge der Lebensversicherung reichen bis in das Mittelalter, wo sie in mancherlei rechtlichen Einrichtungen zum Vorschein kommen: in dem sogenannten Vitum, dem Leibgedinge, der Leibzucht, dem Ausgedinge, dem Rentenkauf. Aus letzterem hat sich der Leibrentenvertrag und die Einrichtung der Tontinen entwickelt. Unter einer Tontine versteht man eine Vereinigung von Personen, welche ein Capital zusammenschießen mit der Bestimmung, daß die Beiträge der zuerst Verstorbenen dem Ueberlebenden zuwachsen. Erst zu Anfang des 18. Jahrhunderts traten eigentliche Lebensversicherungs-Anstalten zuerst in England auf. In Deutschland kommen sie erst zu Anfang des laufenden Jahrhunderts vor.

Die Lebensversicherung unterscheidet sich von den meisten übrigen Versicherungsarten dadurch, daß es sich dabei nicht um die Ausgleichung von Vermögensverlusten, die durch elementare Ereignisse herbeigeführt worden, handelt, sondern um Versicherung gegen die Gefahren, die dem menschlichen Leben drohen. Der Grundgedanke der Lebensversicherung beruht vor Allem auf einer möglichst sorgfältigen Beobachtung der menschlichen Lebensdauer für die verschiedenen Altersverhältnisse u. s. f. Da die Statistik über die Lebensdauer der Menschen immer bessere Anhaltspunkte bietet und die Wahrscheinlichkeitsrechnung die Möglichkeit gewährt, diese Anhaltspunkte weiter zu verwerthen, sind die Versicherungsanstalten nicht bei der einfachsten Form der Lebensversicherung stehen geblieben, sondern haben sehr mannigfache Fälle und Combinationen berücksichtigt.

Hagelversicherung. Die Hagelversicherung hat einzelne wesentliche Unterschiede gegenüber der Feuerversicherung. Charakteristisch ist dabei namentlich, daß menschliche Einflüsse auf die Herbeiführung der Beschädigung undenkbar sind. Diese Versicherung bietet übrigens mehr Schwierigkeiten als jede andere. Ihre Gegenstände sind sowohl Halmfrüchte als auch andere Feldfrüchte und selbst Handelspflanzen, Wein und Obst. Die verschiedenen Hagelversicherungsanstalten stimmen in Bezug auf die Gegenstände, die sie zur Versicherung annehmen, nicht entfernt überein. In der Regel ist ein gewisses Minimum von Schaden von der Versicherung ausgeschlossen. In den Versicherungen sind aber sämmtliche wirthschaftlich nutzbaren Theile der Bodenerzeugnisse mit inbegriffen.

Die Hauptschwierigkeit der Hagelversicherung liegt darin, daß die verschiedenen Landestheile von Hagelschlägen in sehr verschiedenem Grade heimgesucht sind. In Deutschland sind namentlich einzelne süddeutsche Bezirke außerordentlich stark und häufig heimgesucht gegenüber der norddeutschen Tiefebene. Es kommt aber nicht nur darauf an, wie oft ein Bezirk oder ein Feld vom Hagel heimgesucht wird, sondern auch auf die Jahreszeit. Treten z. B. die Hagelschläge regelmäßig längere Zeit vor der Ernte ein, so können sich die Felder wieder erholen. Die Gesellschaften vergüten keinen größeren Ertrag, als denjenigen, der, wenn kein Hagelschlag stattgefunden hätte, bezahlt worden wäre. Für die Berechnung des Werthes des Ertrages wird der in den Policen angenommene Preissatz verwendet. Den Zeitpunkt für die Abschätzung des Schadens bestimmen die Gesellschaften; vernünftig ist es, diesen Zeitpunkt bald nach dem wirklich eingetretenen Schaden festzusetzen, damit der Schaden möglichst genau bestimmt werden könne. Die Herbeiziehung von Sachverständigen ist zur Schadenfestsetzung unumgänglich nothwendig. Die Sachverständigen schätzen dabei: der wievielte Theil des Grundstückes vom Hagel betroffen wurde,

welchen Ertrag die versicherten Bodenprodukte nach erlangter Reife geliefert haben würden, und der wievielte Theil dieses Ertrages durch den Hagelschlag verloren ging. Die Kosten der Besichtigung und Abschätzung werden von den Gesellschaften bestritten, welche dagegen bei jedem ersatzfähigen Schaden gewisse Procente (5) von der Entschädigungssumme abziehen.

Viehversicherung. Die Versicherung des Viehstandes geschieht entweder gegen Seuchen oder gegen einzelne Unglücksfälle. Da zu einer kleinen Versicherungsprämie auch die Mittel des Kleingrundbesitzers hinreichen, so sind die Anstalten, welche dem Landwirthe gegen eine geringe Prämienzahlung Verluste an seinen Hausthieren ersetzen, von großem Nutzen, insbesondere für die Kleinwirthe, deren ganzes Betriebscapital oft in ihren Hausthieren besteht. Für die Viehversicherung eignen sich besonders kleine, örtliche Vereine, welche von den Gemeindebehörden entweder gegründet und geleitet oder unterstützt werden. Diese Versicherungsanstalten reichen geschichtlich nur in das vorige Jahrhundert, wo sie 1765 zuerst in Schlesien auftreten. Als Actiengesellschaften entstanden sie erst im laufenden Jahrhundert.

Die Versicherung erstreckt sich bei diesen Anstalten in der Regel blos auf die größeren Thiergattungen, einschließlich der Schweine und Ziegen. Die Verluste an Vieh jeder Gattung werden nur zu drei Viertheilen des bei der Versicherung von Sachverständigen abgeschätzten Werthes der Thiere vergütet. Ausgeschlossen von der Versicherung sind Thiere, die von vornherein mit lebensgefährlichen Krankheiten behaftet sind; eine Reihe von Verlusten ungewöhnlicher Art, sowie solche Verluste, die durch grobe Fahrlässigkeit entstanden, sind von der Entschädigung ausgeschlossen.

Transportversicherung. Nach dem Vorbilde der Seeversicherung hat sich, freilich erst im Laufe des gegenwärtigen Jahrhunderts, auch das Versicherungsgeschäft gegen die Gefahren des Fluß- und Landtransportes ausgebildet. Es bestehen zur Zeit in Europa eine Reihe von allgemeinen Transportversicherungsgesellschaften, von welchen manche auch noch andere Versicherungsgeschäfte treiben. Landtransportversicherungen werden übrigens auch von vielen Feuerversicherungsgesellschaften, von Posten, Spediteuren, Eisenbahngesellschaften gegegeben. Auch Flußtransportversicherungsgesellschaften existiren.

Die Transportversicherungen stehen in der Regel für alle Gefahren, welche während der Reise entstehen, ein. Die Eisenbahnversicherung insbesondere bietet Entschädigung für die Beschädigungen durch den Transport, wie auch gegen Diebstahl, Verletzungen während der Fahrt, auf den Stationsorten und bei der Lagerung. Die Prämien im Transportversicherungsgeschäfte richten sich natürlich nach der Waare, nach den Schwierigkeiten und Gefahren der Reise. Einschließlich der Seeversicherung ist die Transportversicherung der juristisch und wahrscheinlich auch technisch am besten ausgebildete Zweig des Versicherungsgeschäftes.

Spiegelglasversicherung. Dieser Versicherungszweig hat dem zunehmenden Luxus der großstädtischen Magazine und Verkaufsläden sein Entstehen zu verdanken. Da überhaupt die theuren colossalen Spiegelfenster in den Straßen der Städte erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts Mode geworden sind, ist auch der Versicherungszweig ein neuer. In Deutschland und Oesterreich bestehen zur Zeit etwa 9 Gesellschaften, welche Spiegelgläser versichern.

Hypothekenversicherung. Dieses Geschäft hat den Zweck, die Hypothekengläubiger gegen jene Verluste zu schützen, welche ihnen aus dem unzureichenden Werthe ihrer Hypotheken möglicher Weise zugehen können. Diese Art von

Versicherung hat ihren Grund darin, daß diejenigen Hypothekengläubiger, welche vollständig gedeckt sein wollen, in der Regel nur bis ungefähr zur Hälfte des Schätzungswerthes der Grundstücke Darlehen geben. Wenn aber ein Grundbesitzer sein Besitzthum noch weiter belasten will und, um seine Wirthschaft betreiben zu können, belasten muß, ist er genöthigt, zu hohe Zinsen zu bezahlen. Es mußte ein Mittel gefunden werden, um einem Darlehen auf Grundstücke die Vortheile eines hypothekarischen Darlehens auch dann noch zu bewahren, wenn das Darlehen die Hälfte des Schätzungswerthes des Grundstückes bei Weitem überschreitet. Es ist demnach die Aufgabe der Hypothekenversicherung, namentlich die Gläubiger in zweiter, dritter Hypothek u. s. f. eben so sicher zu stellen, wie die Gläubiger der ersten Hypothek. Die Idee einer solchen Versicherungsanstalt rührt schon aus dem Jahre 1801, rührte sich sodann wieder in den dreißiger Jahren in Paris, wenn auch nur in einseitiger Form; aber als eigentliche Hypothekenversicherungsgesellschaft verwirklichte sie sich erst 1858. Jetzt bestehen in Deutschland und Oesterreich mehrere Gesellschaften für Hypothekenversicherung: die sächsische Hypothekenversicherungsgesellschaft zu Dresden, die Vindobona in Wien, die preußische Hypothekenversicherungsactiengesellschaft in Berlin.

Creditversicherung. Unter dem Namen Creditversicherung sind Anstalten, wahrscheinlich zuerst in Hamburg, in's Leben getreten, welche sich zur Aufgabe gemacht haben, gegen Verluste im Handelsgeschäfte zu versichern. Begreiflicher Weise stehen diesem Geschäfte große Schwierigkeiten entgegen: die Schätzung des in Frage kommenden Risiko's, sowie die geringe Neigung des Kaufmannes, seine Schuldner dem Versicherer zu nennen und dadurch seine Kundschaft mitzutheilen; endlich die Befürchtung, daß weniger vorsichtige und sehr unternehmungslustige Kaufleute im Vertrauen auf die durch die Versicherungsanstalt gewährte Sicherheit zu viel wagen und dadurch die Vortheile der Versicherung illusorisch machen würden.

Die Versicherung gegen Verluste im geschäftlichen Betrieb ist gewiß der schwierigste Punkt im Versicherungswesen. Fast alles, was man hierin versuchte, erwies sich als lebensunfähig. Es liegt dieß zunächst darin, daß Geschäftsverluste andere Ursachen und anderen Charakter haben, als die dem Versicherungsprincip zugänglichen Verluste durch Brand, Hagelschlag, Seetransport ꝛc. Diese sind Ausnahmen, lassen sich statistisch constatiren und sind vom Willen des Versicherten fast ganz unabhängig. Die Geschäftsverluste dagegen sind nicht Ausnahmsfälle; sie gestatten keine statistische Berechnung; wegen des häufigen Vorkommens müßten die Prämien so hoch sein, daß sie selbst wieder zu schweren Verlusten würden.

Das schwerste Hinderniß für die Versicherung gegen Geschäftsverluste liegt darin, daß gerade die Versicherung die Geschäftsverluste vermehren würde. Denn jeder Geschäftsmann, der sich gegen Verluste gesichert hätte, würde die Prämie nicht umsonst zahlen wollen, sondern weit mehr riskiren, als er außerdem riskirt hätte.

Eine auf dem Prämiensystem beruhende Versicherung gegen Geschäftsverluste ist ein Unding, welches durch die Natur der Unternehmung und des Gewinns unmöglich gemacht ist.

In Frankreich entstanden vor mehreren Jahren einzelne Versicherungsgesellschaften gegen Geschäftsverluste, verschwanden aber fast sämmtlich nach kurzem Dasein. Eine einzige, „Le Ducroire“, bestand 14 Jahre und wurde

hierauf eine andere gegründet (Société d'Assurance mutuelle du Commerce), mit sehr sinnreichen Einrichtungen. Sie beruht auf den Grundsätzen:

I. Daß alle Mitglieder gleichzeitig Versichernde und Versicherte sind;

II. Daß ein Unterschied besteht zwischen jenen, die während des Geschäftsjahres keine Verluste erlitten, und jenen, die daran zu tragen haben. Um die geschäftliche Vorsicht der ersteren zu begünstigen und die letzteren an zu kühnem Wagniß zu hindern, soll die Beisteuer der ersteren geringer sein.

III. Auch die Beisteuer der letzteren soll wechseln, je nach dem Verhältniß des Risico's, dem sie sich unterzogen, und der Verluste, die sie erlitten.

Rückversicherung. Seit das Versicherungsgeschäft im Großen betrieben wird, hat man dasselbe auch in der Weise angewendet, daß die Versicherungsanstalten selbst sich wieder bezüglich der von ihnen übernommenen Gefahren versichern lassen. Derartige Geschäfte werden als Rückversicherung bezeichnet. Das Charakteristische dieses Geschäftes besteht darin, daß der Versicherer eine übernommene Versicherung entweder ganz oder theilweise einem oder mehreren anderen Versicherern überträgt. Der zuerst Versicherte hält sich an seinen Versicherer. Solche Rückversicherungen sind in England schon im 17. Jahrhundert üblich gewesen; heutzutage sind sie in allen Zweigen der Versicherung üblich. Als Geschäft wird die Rückversicherung in Deutschland theils von anderen Versicherungsgesellschaften, theils auch von eigentlichen, besonderen Rückversicherungsgesellschaften betrieben.

Etwas anderes ist die sog. Betheiligungsversicherung. Bei solchen Versicherungsobjekten nämlich, welche zu sehr hohen Summen versichert sind, kann es vorkommen, daß die Versicherungsgesellschaften die Versicherungsobjekte nicht annehmen, weil dieselben die festgesetzte Maximalsumme übersteigen. In diesem Falle, wenn besonders hohe Beträge versichert werden wollen, können mehrere Versicherungsgesellschaften sich vereinigen, um eine derartige höhere Summe gemeinsam zu versichern. Diese Form bezeichnet man als Betheiligungsversicherung.

(Ausführl. über das Versicherungswesen vgl. bei Masius; Lehre der Versicherung; L. Schmidt: das Ganze des Versicherungswesens; A. Emminghaus: im Handwörterbuch der Volkswirthschaftslehre von H. Rentzsch.

XI. Handelspolitik.

Unter Handelspolitik versteht man die Einwirkung der Staatsregierungen auf den Handel ihrer Länder. Da der Handel in weit höherem Grade, als die Rohproduktion und auch als die industriellen Gewerbe von der Natur unabhängig ist, und weit mehr als jene vom Menschen gemacht erscheint, ist es auch begreiflich, daß er weit leichter von den Staatsregierungen gefördert oder gehindert, beschränkt oder in gewisse Richtungen gelenkt werden kann.

Die Geschichte des Welthandels zeigt in Bezug auf die Handelspolitik einen fast ununterbrochenen Fortschritt vom beschränkten und obrigkeitlich bevormundeten Handel zur Handelsfreiheit. Es läßt sich auch leicht begreifen, weßhalb auch auf niedrigen Culturstufen der Handel mannigfachen Beschränkungen unterworfen war. Wenn einem Lande, welches sich in den Anfängen gewerblicher Entwickelung befindet, der Handel Waaren herbeibringt, die im Inlande gar nicht producirt werden, so betrachtet man ihn wohl gerne als wohlthätig und wünscht seine Zunahme. Bringt er dagegen zu wohlfeilen Preisen Waaren,

welche im Inlande mit großen Kosten hergestellt werden, dann fühlt sich begreiflicherweise das inländische Gewerbe bedroht und in seiner Erwerbsgelegenheit beschränkt; seine Klagen und Befürchtungen veranlassen die Staatsregierung, eine derartige gefährliche Concurrenz hergefahrener Fremdlinge abzuwehren und die fremden Waaren zu verbieten oder ihre Einfuhr durch Zölle zu bestrafen.

Andere Beschränkungen der Handelsfreiheit erwuchsen in dem Zunftwesen. Wie das Handwerk, so war auch der Handelsbetrieb, der ja so vielfach mit dem Handwerk verknüpft war, Jahrhunderte lang durch das Zunftwesen in gewisse Grenzen gewiesen. Das gilt namentlich vom Kleinhandel; im Gebiete des Großhandels dagegen schuf der Monopolgeist andere Arten von Beschränkungen (s. unten „Handelsmonopole").

Mit der zunehmenden Arbeitstheilung aber, mit der fortschreitenden wirthschaftlichen Aufklärung und mit der nothwendig immer innigeren Berührung der Culturvölker wurden dieselben immer mehr zur Befreiung des Handels von allen mittelalterlichen Beschränkungen hingedrängt. Die Beseitigung der zünftigen Beschränkungen war nicht schwer, viel leichter, als im eigentlichen Handwerk; schwieriger die Beseitigung jener Hindernisse, welche in den Schutz- und Finanzzöllen liegen und noch keineswegs in nächster Zeit überwunden werden können.

Die Ansprüche der handeltreibenden Bevölkerung an die Staatsregierung richten sich auch heute noch viel weniger auf directe Begünstigung, als vielmehr auf möglichste Freiheit des Geschäfts.

Die wichtigste Aufgabe der modernen Staaten in Bezug auf den Handel lag entschieden in der Neugestaltung des Handelsrechts, welche sich im Laufe des jetzigen Jahrhunderts in den Handelsstaaten der Welt vollzog. Die Principien aber, auf welchen das Handelsrecht der heutigen Welthandelsstaaten beruht, sind hier nicht zu erörtern; ebensowenig die Einzelnheiten der bezüglichen Gesetzgebung.

Von eigentlichen Gegenständen der Handelspolitik mögen folgende hier Erwähnung finden:

Handelsmonopole.

Handelsmonopole für einzelne Handelszweige sind heutzutage als etwas durchaus Verwerfliches erkannt. Es bezieht sich das namentlich auf die Handelsmonopole, die an große Handelsgesellschaften verliehen werden, und durch welche erfahrungsgemäß die Waaren vertheuert, häufig auch verschlechtert worden sind. Seit der 1602 gegründeten holländisch-ostindischen Compagnie sind eine Reihe von großen Handelscompagnien, namentlich für den überseeischen Handel gegründet und mit ausschließlichen Vorrechten ausgestattet worden. Es waren dieß eben soviele politische Mißgriffe. Dieß zeigte sich am Deutlichsten bei der britisch-ostindischen Compagnie. Man muß sich dabei hüten, solchen Gesellschaften Vortheile einzuräumen, die es den einzelnen Kaufleuten erschweren oder unmöglich machen, mit den Gesellschaften zu concurriren. Wenn die Vortheile, welche eine Gesellschaft an sich schon gegenüber der einzelnen Unternehmung bietet, noch nicht hinreichen, um der Gesellschaft Capitalien und Theilnehmer zu verschaffen, dann ist eben das Unternehmen überhaupt nicht lebensfähig. Der Besitz des ausschließlichen Vorrechtes ist dann ein Schaden für die außerhalb der Gesellschaft Stehenden und für die Gesellschaft selbst, welche häufig dadurch an Eifer und Sparsamkeit einbüßt.

Eine Reihe anderer Beschränkungen der Handelsfreiheit, welche aus dem Mittelalter herrühren, sind durch die moderne Handelsbewegung beseitigt worden.

So hat die Idee des Freihandels vor Allen gegen einen Einfluß der Staatsgewalt auf die Marktverhältnisse, auf die Preise gekämpft, in der Ueberzeugung, daß das einzig Richtige die völlig freie Concurrenz sei. Die ganze heutige Gesetzgebung, soweit sie den Handel betrifft, zeigt durchaus das Gepräge der freihändlerischen Bestrebungen. Die Art des Geschäftsbetriebes ist durchaus dem freien Willen des Einzelnen überlassen, von dem man voraussetzen kann, daß er am Besten für seinen Vortheil zu sorgen wisse. Die Zunftverfassung der Kaufleute, soweit sie bestand, ist schon vor den Handwerkerzünften verschwunden. Beschränkungen des Hausirhandels haben mehr einen polizeilichen Charakter. Beförderung des Aus- oder Einfuhrhandels mittels Prämien ist als eine verfehlte Handelspolitik erkannt; ebenso jene Schifffahrtsverträge, die aus der Zeit des Merkantilismus herrühren, und den Zwischenhandel fremder Kaufleute verhindern wollen.

Handelsverträge.

Handelsverträge mit der Bestrebung, den Kaufleuten der Vertragsstaaten eine Erleichterung oder Befreiung von beschränkenden Vorschriften zu bieten, erscheinen schon in der römischen Geschichte, im Mittelalter wieder in Italien, und in der deutschen Hansa. Es handelte sich bei den älteren Handelsverträgen meistens um vollständige Ausnahmsstellungen der befreundeten Mächte und ihrer Staatsangehörigen. Die älteren Handelsverträge wurden in einer Zeit abgeschlossen, wo der friedliche ungestörte Handelsverkehr nur eine Ausnahme bildete. Jene Verträge waren es, welche zuerst einen geregelten internationalen Verkehr ermöglichten. In der Natur der Sache lag es, daß dabei jede Nation möglichst viel für sich gewinnen und möglichst wenige Concessionen an ihre Mitcontrahenten machen wollte.

Zur Zeit, als das Merkantilsystem in der Blüthe war, dienten dagegen die Handelsverträge hauptsächlich dazu, um die Nachtheile des entschiedenen Schutzzollsystems einigermaßen einzuschränken und dem Freihandel den Boden vorzubereiten. Für den deutschen Handel war besonders der Handelsvertrag vom Jahre 1863 von großer Wichtigkeit.

Es ist selbstverständlich, daß Handelsverträge überhaupt nur dann eingegangen werden können, wenn die Nationen, welche sie abschließen, zu gegenseitigen Erleichterungen sich verstehen und annähernde Uebereinstimmung bezüglich der Grundsätze, nach welchen die Handelsverhältnisse ihrer Angehörigen geregelt werden sollen, besteht. Auf eine vollständige Gegenseitigkeit hat man indessen meistens einen zu hohen Werth gelegt. Namentlich darf die Gegenseitigkeit nicht soweit getrieben werden, daß für jedes Fabrikat je nach dem Gewichte und dem Werthe gleich hohe Eingangszölle von beiden vertragschließenden Seiten verlangt werden. Dadurch würde die internationale Arbeitstheilung, die Nothwendigkeit, für jedes Land seine bodenständige Industrie auszubilden, vollständig verkannt. Es muß eben jedem der beiden Staaten möglich gemacht werden, jene Erzeugnisse, in welchen gerade seine wirthschaftliche Stärke liegt, ungehinderter als bisher auszuführen. Ein vollkommen gleich hoher Zolltarif zwischen beiden vertragschließenden Ländern würde dagegen Verhältnisse voraussetzen, welche in Wirklichkeit nicht bestehen.

Die Handelsverträge haben auch die wichtige politische Bedeutung, friedliche Beziehungen zwischen den Nationen erwachsen zu lassen.

Vertretung des Handelsstandes.

Was für die industriellen Gewerbe die Gewerbekammern, das sollen für den Handel die Handelskammern sein: Vertreter der Interessen des Handelsstandes eines Bezirkes. Die Handelskammern haben insbesondere die Aufgabe, die Interessen des Handels gegenüber den öffentlichen Verkehrsanstalten und Credit- und Versicherungsanstalten zu wahren. Da die Bewegungen des Handelsverkehres über die bestehenden Gesetzgebungen der einzelnen Länder hinausreichen, so sehen es die Handelskammern als ihre Pflicht an, auf jene Veränderungen zu achten, welche in jenen Ländern vor sich gegangen sind, mit denen Geschäftsverbindungen bestehen und welche für den inländischen Handel von Wichtigkeit sind. In manchen Ländern haben die Handelskammern auch in Handelsstreitigkeiten auf Ansuchen der Parteien eine schiedsrichterliche Entscheidung abzugeben, vor Gericht über Handelsgebräuche ein sachverständiges Urtheil abzugeben, das Makler- und Börsenwesen zu reguliren oder auch die Oberaufsicht über das commercielle Bildungswesen zu führen.

Die französischen Handelskammern sind in Deutschland nachgebildet worden; in Frankreich rühren sie schon aus dem 17. Jahrhundert her. In England dagegen hat das freie Associationswesen Einrichtungen ersetzt, welche auf dem Continente als von Oben herab gegründet entstanden. Ein Handelsamt, welches in London seit 1695 besteht, hat theilweise dieselbe Bestimmung wie spätere Handelskammern. Es hat specielle Departements für Schifffahrt, Eisenbahn, Bank- und Börsenwesen.

Die Urtheile darüber, ob eine Theilung der Vertretung der geschäftlichen Interessen in Handels- und Gewerbekammern vortheilhaft oder nachtheilig sei, sind verschieden. Während von einer Seite behauptet wird, daß die Interessen des Handels und der industriellen Gewerbe, und zwar im Großen wie im Kleinen betrieben, identisch seien, scheint es in neuerer Zeit, daß dieß doch nicht in dem Grade der Fall sei. Es zeigt sich das namentlich darin, daß die Handelskammern durchgängig von freihändlerischen Anschauungen beseelt sind, während die Gewerbekammern, welche dieß etwa auch thun wollten, in den Zeiten schutzzöllnerischer Strömungen von den Industriellen des Kreises nicht mehr als die Vertreter ihres wirklichen Willens angesehen werden.

Colonialpolitik.

Zweck und Arten. Colonien sind Besitzungen, welche ein Volk in fremden Ländern durch Ansiedlungen oder zum Zweck der Entwicklung seines Handels und Verkehrs erwarb. Sie sind durch die Regierungen oder durch Private gegründet. Bloße Ansiedlungen aber sind noch keine Colonie; auch bloße Eroberungen nicht. Das Charakteristische ist das Verhältniß von Mutter- und Tochterland, der dauernde organisirte Einfluß. Man unterscheidet:

1. Ackerbaucolonien. Zum Zweck des Ackerbaus und der landwirthschaftlichen Gewerbe gegründet. Sie entstehen durch Auswanderung aus solchen Staaten, wo wirkliche Uebervölkerung herrscht, oder wo Theile der Bevölkerung wegen religiöser oder politischer Verhältnisse auswandern. Bedingungen sind: dem Mutterlande ähnliche klimatische Verhältnisse, Fruchtbarkeit, dünne, schwache vor den Einwanderern weichende eingeborene Bevölkerung. So die früheren Ansiedlungen der Engländer und Franzosen in Nordamerika (heutzutage Ver. Staaten und Canada); die Ansiedlungen der Holländer am Cap, die neueren

britischen Colonien in Neuholland, Tasmanien und Neuseeland. Die Ansiedler werden in solchen Colonien einheimisch, an Grund und Boden gebunden. Sie bilden bald ein eigenes Volk mit nationalen Institutionen, und emancipiren sich über kurz oder lang zu selbstständigem Staatswesen, in der Jugendperiode ihrer Selbstständigkeit meist überaus rasche materielle Entwicklung nehmend.

2. Pflanzungscolonien. Entstehen durch Anlage von Pflanzungen in solchen fremden, durch staatliche Macht erworbenen Ländern, deren Produkte wichtige Handelsartikel für die civilisirten Völker geworden, die also das Mutterland nicht selbst producirt, aber nicht entbehren kann. Namentlich für Europa solche Produkte, welche heißes Klima verlangen: Kaffee, Zucker, Baumwolle, Cacao (daher Colonialprodukte). Sie erfordern auch Bodenbearbeitung, aber in anderer Art. Da der Europäer im tropischen Klima nicht arbeiten kann, muß er fremde Arbeiter haben: Eingeborene oder eingeführte Arbeiter. Selten sind Freie einzuführen, früher wurden deßhalb meist Sklaven eingeführt. Daher sind die Pflanzungscolonien meist Sklavencolonien. In den Pflanzungscolonien ist der Europäer zwar Unternehmer und Landbesitzer, wird aber nicht einheimisch, sondern bleibt am Mutterland hangen und kehrt meistens zurück, wenn er sich bereichert hat. Die Bevölkerung solcher Colonien erlangt keine eigene Nationalität; eine Scheidewand zwischen besitzenden und arbeitenden Classen bildet die Sklaverei. Solche Colonien sind für das Mutterland viel sichrerer Besitz, als Ackerbaucolonien, weil die mächtigen Grundbesitzer, meist Europäer, mit ihren Interessen an die Heimath gefesselt bleiben.

Nur außerordentliche politische Ereignisse können solche Colonien dem Mutterland entfremden. In ihrer natürlichen Entwicklung werden sie nur selbstständig durch Revolutionen der Sklaven, welche dann Alles ausrotten, das von den früheren Zwingherrn dageblieben. Folge der Emancipation ist dann ein Sinken der Cultur (Hayti).

Pflanzungscolonien waren und sind zum Theil noch in Westindien, Luisiana, Brasilien, Isle de France und Bourbon, Java und den Philippinen.

3. Bergbaucolonien. Zum Zweck des Bergbaus gegründet, mittels Eroberung und Ansiedlung. So die früheren Colonien der Spanier und Portugiesen in Amerika. Einige davon sind bis zur Trennung vom Mutterlande bloße Bergbaucolonien geblieben (Peru, Neugranada). Die meisten in Ackerbau- oder Pflanzungscolonien verwandelt, theils weil die wachsende Bevölkerung Bodenfrüchte brauchte, theils wegen Minenerschöpfung (Brasilien, Venezuela, Mexiko). Chile wurde Ackerbaucolonie, die Plataprovinzen Viehzuchtscolonien. Die natürliche Entwicklung der Bergbaucolonie ist der Uebergang zur Ackerbau- und Pflanzungscolonie.

4. Handelscolonien. Zweck ist die Gewinnung der Produkte fremder Länder durch den Handel. Sie setzen eine einheimische Bevölkerung voraus, die soweit cultivirt ist, daß sie die gewünschten Produkte erzeugen und verarbeiten kann, die aber doch nicht im Stande ist, diese Produkte auch den Europäern zuzuführen. Sie fangen meist mit bloßen Handelscomptoirs (Faktoreien) an, die von Europäern zur Anknüpfung regelmäßiger Verbindungen gegründet werden. Diese werden gewöhnlich befestigt angelegt und führen folgerecht zur Ausdehnung des commerciellen und politischen Einflusses der angesiedelten Handelsgesellschaft. Es entstehen größere Etablissements; die Handelscompagnie erhält eigene Quartiere, bald ganze Städte und erlangt mitunter neben der commerciellen auch die politische Herrschaft. Z. B. in Ostindien. Die in solchen Ländern anwesenden Europäer sind meist nur Kauf-

leute, Civil- und Militärbeamte. Neues einheimisches Volk kann sich dort durchaus nicht bilden; auf den Nationalcharakter des schon vorgefundenen einheimischen Volks kann nur durch die geistige Macht der Colonisten gewirkt werden (Schulen, Missionen). Solche Colonien bleiben dem Mutterlande so lange sicher, als seine militärische Macht hinreicht, Revolutionen unter dem beherrschten Volke zu verhindern. (Nach Wappäus: Allg. Geogr. und Statistik S. 183).

5. Strafcolonien. Gegründet, um Sträflinge aus dem Mutterlande dahin abzusetzen. Bedingung dabei ist ein uncultivirtes Land mit ganz spärlicher Bevölkerung, welche sich solchen Zuwachs gefallen läßt. Die wirthschaftliche Beschäftigung der Sträflinge kann dabei Bergbau, Ackerbau oder anderes Gewerbe sein. Diese Colonien bleiben dem Mutterlande erhalten, so lange sich nicht aus den Kindern der Sträflinge und aus freien Einwanderern ein lebensfähiges Volk bildet und vom Mutterlande emancipirt.

Colonialpolitik. In jener Zeit, als — in Folge des Zeitalters der Entdeckungen — die europäischen Staaten ihren Colonialbesitz erwarben, ging das Bestreben der Mutterländer dahin, die Colonien nach Möglichkeit auszusaugen; ihnen die reichen Naturprodukte in der Form von Staatsmonopolen und Steuern oder auf dem Wege des Handels abzunehmen und sie dafür mit europäischen Waaren und europäischer Verwaltung zu beglücken. Dieses Erpressungssystem, namentlich im spanischen Colonialbesitz, auch in den jetzigen Ver. Staaten durchgeführt, veranlaßte viele Colonien schließlich zum Abfall von den Mutterländern.

Heutzutage ist man vorsichtiger geworden. Es ist jetzt Grundsatz der einsichtigeren Colonialstaaten, ihren Colonien mit der zunehmenden Reife ihrer Bevölkerung auch immer mehr politische Freiheit zu gestatten. Eine weise Colonialpolitik sucht jene Colonien, welche als Völker zu eigenem Leben reif wären, nur noch durch die Bande gemeinsamer Sprache und Sitte, sowie durch die im Laufe langjähriger Verbindung sich von selbst bildenden gemeinsamen Interessen festzuhalten. Wichtig ist dabei namentlich, daß solche Colonien finanziell ganz selbstständig gestellt werden. Jene Colonien dagegen, welche von politisch unreifen Bevölkerungen bewohnt sind, können wohl vom Mutterlande aus despotisch regiert werden; aber auch ihnen gegenüber wäre das System der bloßen Aussaugung höchst fehlerhaft. Es ist vielmehr nothwendig, sie nicht durch Waffengewalt, sondern durch Schöpfung und Verstärkung gemeinsamer wirthschaftlicher Interessen zu einem erweiterten Wirthschaftsgebiete des Mutterlandes zu machen, welches auch im Falle der politischen Lostrennung doch nicht aufhören würde, in einer beiden Theilen vortheilhaften Handelsverbindung zu bleiben.

Der Werth des Colonialbesitzes muß ein besonders großer für dichtbevölkerte Länder sein, welche einen Theil ihrer überschüssigen Bevölkerung wie ihrer industriellen Produktion nach den Colonien absetzen können, während die kaufmännische Vermittlung dieses Umsatzes einem Theile der Bevölkerung Erwerb verschafft und überdieß dazu dient, das gegenseitige Verständniß beider Länder auszubilden und ihre politische Verbindung zu festigen. Eine Colonialmacht, deren Mutterland schon dicht bevölkert ist, schafft sich durch ihren Colonialbesitz Raum und durch die Auswanderung Zuwachs am eigenen Volke.

Keines der großen Culturvölker steht in dieser Hinsicht so ungünstig da, wie das Deutsche. Macht- und kraftlos zu einer Zeit, als die übrigen europäischen Völker den Erdkreis unter sich theilten, fehlt ihm jetzt jene Elastizität

des Territoriums und der Wirthschaftsgrundlagen, welche ein ausgedehnter Colonialbesitz gewährt.

Andere Aufgaben der Handelspolitik.

Es bestehen neben den hier ausführlicher behandelten Problemen der Handelspolitik noch eine Reihe anderer, die hier nur flüchtig berührt werden sollen.

Daß die staatliche Regelung von Maaß und Gewicht für den Handel von unmittelbarster Bedeutung ist, bedarf wohl kaum einer Begründung. Dasselbe gilt vom Münz- und Papiergeldwesen; auch von der Gesetzgebung für die Banken, welche sich entweder in der Gewährung völliger Bankfreiheit, in der Monopolisirung einzelner Banken oder in der Aufstellung von Normativbestimmungen für die Banken äußern kann. Unmittelbar auf den Handel beziehen sich auch die Bestimmungen über Markt- und Meßwesen, über den Hausirhandel, über etwaige polizeiliche Controle der Aechtheit der Waaren. Die Errichtung von Consulaten hat hauptsächlich den Zweck, den Handel im Auslande zu schützen. Die Führung einer Handelsstatistik durch die Staatsregierung gibt derselben Aufschluß über den Stand und Gang des internationalen Handels, über die Wirkungen der Zollgesetzgebung und ihrer Aenderungen auf diesen Handel; sowie über die Wirkungen von Aenderungen und Verbesserungen im Transportwesen. Für die Errichtung und Unterhaltung von Handelslehranstalten sorgen theils die Privatunternehmung, theils städtische und Provinzialgemeinden, theils auch die Staatsregierung selbst. Daß endlich die Zollgesetzgebung und die Thätigkeit des Staates auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht allein für die Güterproduktion, sondern auch für den Handel von höchster Bedeutung sind; daß letzterer auch durch die gesammte äußere Politik des Staates wesentlich bedingt wird und durch eine wehrhafte Stellung nach außen, insbesondere durch eine ansehnliche Kriegsflotte nur gewinnen kann: all' dieses kann hier nur angedeutet werden. (Ausführlicher über die genannten Probleme der Handelspolitik siehe bei Murhard: Theorie und Politik des Handels; Rau: Politische Oekonomie, endlich in den betr. Abschnitten des vorliegenden Handbuches.)

Sechster Abschnitt.

Die Mittel des Weltverkehrs.

I. Einleitung.

1. Bestandtheile der Verkehrsmittel.

Die Mittel des Weltverkehrs lassen sich von einem technischen und von einem ökonomischen Standpunkte aus betrachten. Vom technischen (und zugleich vom wirthschaftlichen) Standpunkte aus kommen in Betracht: der Weg, die Fahrzeuge und die bewegenden Kräfte. Sie müssen übereinstimmen, um die möglichst vollkommene Leistung zu erzielen. Je mehr sie aus einem Gusse, aus einem Stamme gewachsen sind, um so größer ist ihr technischer und wirthschaftlicher Effect. Es kömmt aber vielfach vor, daß diese drei Bestandtheile jedes Transportwerkzeugs in ihren Fortschritten ungleichartig sind, daß manchmal Verbesserungen an einem derselben stattfinden, während die anderen zurückbleiben. Manchmal allerdings gehen große Verbesserungen am Weg, an den Fahrzeugen und an den Bewegungskräften gleichzeitig vor sich; in der Regel gibt die Verbesserung, welche an einem stattfindet, auch Anregung zur Vervollkommnung der anderen. Manchmal bedarf es der Anregung gar nicht; sondern die Verbesserung eines der Bestandtheile liegt vielleicht längst in der Luft und bedarf zu ihrer endlichen und ersehnten praktischen Durchführung bloß einer vorangegangenen Vervollkommnung eines der anderen Bestandtheile.

Diese drei Bestandtheile der Transportbewegung werden theils durch unentgeldliche Leistungen der Natur, theils durch Aufwand an Capitalien und Arbeitskräften hergestellt. Dieß ist es, was vorzugsweise vom ökonomischen Gesichtspunkte aus zu betrachten ist.

Außerdem tritt das Transportwesen aber auch in mannigfache Beziehung zu einer Reihe wichtiger Erscheinungen des menschlichen Cultur- und Wirthschaftslebens. Diejenigen unter diesen Erscheinungen, mit welchen die Berührung des Transportwesens am fühlbarsten ist, sind: die Güterproduktion, Tausch und Handel, der Credit. Sie alle werden durch das Transportwesen in mannigfacher Hinsicht bedingt und modificirt und nehmen ihrerseits wiederum den mannigfachsten Einfluß auf die Verkehrsbewegung.

Die Verkehrswege. Die erste Grundbedingung alles Transportverkehrs ist der Weg. Er steht technisch und wirthschaftlich um so höher, je weniger

bewegende Kräfte er in Anspruch nimmt und je weniger er das Fahrzeug abnützt. Er ist es auch zu allermeist, der von der Natur gegeben wird und von der geographischen Ländergestaltung abhängt. Eine Hauptbedingung eines brauchbaren Weges ist auch die möglichst gleichmäßige Beschaffenheit seiner ganzen Länge nach, so daß er durchgehends die Benützung der gleichen Fahrzeuge und Transportkräfte gestattet.

Alle dem Verkehr zur Disposition stehenden Wege zerfallen in zwei Hauptgruppen: Landwege und Wasserwege, von welchen jede ihre specifischen Vortheile und Nachtheile hat. Wo die Geschwindigkeit von hoher Bedeutung ist, stehen die Landwege voran; hinsichtlich der Wohlfeilheit und des Massentransports die Wasserwege. Einen eigenthümlichen Uebergang von den Wasserwegen zu den Landwegen bietet die Schnee- und Eisbahn. Sie hat mit den Wasserwegen die durch die Natur hergestellte glatte Wegfläche gemeinsam, mit den Landwegen mehr Aehnlichkeit hinsichtlich der erforderlichen Fahrzeuge und Bewegungskräfte.

Was insbesondere die Landwege betrifft, so ist hinsichtlich derselben vorzugsweise Folgendes zu beachten.

Die Vertical-Gliederung der Erdoberfläche nöthigt sehr häufig die Wege zu Abweichungen von der horizontalen Linie. Alle derartigen Abweichungen sind für den Verkehr um so hinderlicher, je größer die Höhenunterschiede der verschiedenen Punkte des Weges sind und auf je kürzeren Strecken diese Höhenunterschiede vorkommen, d. h. je länger und je steiler die Steigungen und Senkungen des Weges sind.

Auf die Gestaltung der Wasserwege wirkt aber nicht allein die vertikale Bodengliederung, sondern auch die Detailbeschaffenheit des Terrains. Ob eine Fläche steinig oder sandig, fest oder locker ist, macht einen sehr großen Unterschied hinsichtlich ihrer Verkehrsfähigkeit. Die verschiedenen Bestandtheile, aus welchen der Boden zusammengesetzt ist, liefern ja Grundlage und Material für den Weg. Ferner hängt die Qualität des Weges auch ab von der Bewässerung, die ja schon von vornherein über die Ansiedlungsfähigkeit und demgemäß auch über die Verkehrsfähigkeit eines Gebietes entscheidet. Mangel an Bewässerung nöthigt den Verkehr zu Umwegen, Aufenthalten, Kosten ꝛc. In den afrikanischen und asiatischen Wüsten und Steppen nöthigt die Rücksicht auf die vorhandenen Brunnen zu bestimmten Routen und Nachtlagern. Anderwärts bereitet dagegen der Ueberfluß an Gewässern dem Landverkehr Schwierigkeiten: Sümpfe; unüberbrückte Ströme, wo Fuhrten aufgesucht oder Fähren benützt werden müssen; Zerstörungen der Straßen durch Wasserläufe ꝛc. — Klima und Vegetation entscheiden gleichfalls nicht nur über die Bewohnbarkeit der Gebiete, sondern speciell auch über die Qualität der Wege. Von der Vegetation hängt die Ernährung der Transportthiere, vielfach auch die Beschaffung des Wegmaterials ab; tropischer Ueberfluß an Vegetation dagegen erschwert die Uebersichtlichkeit der Richtungen, den Bau und die Erhaltung der Wege (Panamabahn). Die Thierwelt endlich ist in so fern nicht gleichgültig, als sie im größten Theile des gesammten Landverkehrs die bewegenden Kräfte liefert und oft die Wegsamkeit eines Gebietes trotz mannigfacher Hindernisse von dem Vorhandensein einer brauchbaren bodenständigen Art von Transportthieren abhängt.

Die Fahrzeuge. Die meisten, doch nicht alle Verkehrsleistungen bedürfen eines Fahrzeugs. Dasselbe kann entbehrt werden bei einzelnen ganz ursprünglichen rohen und einfachen Verkehrsthätigkeiten, wie z. B. beim Transport von

Lasten, welche durch Menschen oder Saumthiere getragen werden, bei Reisen zu Fuß oder auf Reitthieren, bei der Holztrift; aber auch bei sehr vollkommenen Verkehrsmitteln; wie z. B. beim Telegraphenwesen. Der Uebergang von dem Transport ohne alle Fahrzeuge zu den letzteren wird durch mannigfache Werkzeuge gebildet, von deren Vollkommenheit die Brauchbarkeit der Wege und der bewegenden Kräfte oft wesentlich bedingt wird.

Wo der Transportverkehr so weit vorgeschritten ist, daß er Fahrzeuge construirt, richtet sich die Gestaltung derselben nach der Art des Weges, nach den Transportgegenständen, nach den zu benützenden Transportkräften, nach der verlangten Schnelligkeit, Sicherheit, Massenhaftigkeit des Transports. Bei dieser Mannigfaltigkeit von Ansprüchen ist es sehr begreiflich, daß die verschiedenen Anforderniße, die an die Fahrzeuge gestellt werden, sich oft entgegengesetzt sind.

Die Arbeitstheilung beherrscht die Fahrzeuge so weit, daß an eine möglichst vielseitige Verwendbarkeit derselben immer weniger gedacht wird. Man strebt immer mehr, für jede Art von Wegen, für jede Art der Benützung besondere Fahrzeuge zu bauen. Dieses Bestreben zeigt sich bei den Landfahrzeugen wie bei den Schiffen. Festigkeit und Leichtigkeit stehen einander oft entgegen, Wohlfeilheit und Bequemlichkeit, Sicherheit und Schnelligkeit gleichfalls.

Eine Aufgabe von ganz besonderer wirthschaftlicher Bedeutung ist die gehörige Ausnützung. Die Fahrzeuge — seien sie nun Eisenbahnwaggons, Schiffe oder Frachtwagen — müssen möglichst beständig in Bewegung sein, damit das in ihnen liegende Capital ausgenützt wird. Es muß die sog. todte Zeit vermieden werden; aber auch das todte Gewicht. Die Fahrzeuge dürfen nicht schwerer sein, als absolut nöthig ist; jede einzelne Benützung muß eine möglichst vollständige sein.

Die bewegenden Kräfte. Dieselben sind theils physische, theils geistige Transportarbeit.

I. Die physischen Bewegungskräfte müssen nach der Beschaffenheit der Wege verschieden geartet sein. Die Qualität des Weges steht im geraden Gegensatz zur Menge der erforderlichen Transportkräfte. Zerlegt man den zu einem Transport erforderlichen Kraftaufwand in Einheiten, so erfordert eine gleiche Last zum Transport auf ungebahnten Wegen 250 Krafteinheiten, auf frisch beschotterten Straßen 125, auf gewöhnlichen Chausseen 80, auf gepflasterten Straßen für Trabfahren 70, für Schrittfahren 33, auf Straßen mit Eisenbohlen 23, auf guten Eisenbahnen 5—10, auf Canälen nur eine Krafteinheit. Demnach ist der Transport auf Chausseen 80 mal theurer, als jener auf Canälen.

Die Brauchbarkeit der bewegenden physischen Kräfte ist aber eine sehr verschiedene für die verschiedenen Bedürfnisse des Verkehrs.

Hinsichtlich der Vielseitigkeit ihrer Anwendbarkeit steht die menschliche Muskelkraft am höchsten; sie ist am wenigsten vom Fahrzeuge und vom Wege abhängig. Der Mensch allein kann Güter ohne anderweitige Vorrichtungen über Mauern, Treppen und Felsen transportiren. In dieser Hinsicht vollbringen die vielseitigsten Leistungen die Transportkräfte des Hausgesindes, der Dienstmänner, Schwärzer, Alpenführer, Landpostboten, Feuerwehrleute 2c.

Das nächstfolgende hinsichtlich der Vielseitigkeit der Verwendung ist die thierische Muskelkraft bei Reitthieren, Saumthieren und Zugvieh. Wo die Cultur in ihren Anfängen sich befindet, stehen überall diese Transportkräfte obenan.

Hinsichtlich der Geschwindigkeit der Transportleistung verdient bekanntlich die Eletricität den Preis; zunächst steht der Luftdruck, dann die Dampfkraft; hinsichtlich der Lenksamkeit, der verschiedenen Abstufung an Kraftentwicklung und der Massenhaftigkeit stehen die Dampfkräfte voran; die Dampfschifffahrt über der Locomotive.

Am wohlfeilsten aber sind die unbelebten Tansportkräfte der Natur: der Wind für die Segelschifffahrt, thalwärts strömende Flußwasser für Trift und Floßfahrt, Meeresströmungen; die Schwere von Landfahrzeugen auf schiefen Ebenen; Wasserräder beim Betriebe kurzer Seilbahnen und dergleichen.

II. Die geistige Transportarbeit fällt mit der physischen zusammen, wo der Mensch die letztere verrichtet. Selbständig erscheint sie schon, wo man sich thierischer oder elementarer Arbeitskräfte bedient. Am höchsten entwickelt ist sie im modernen Eisenbahn- und Postdienst.

Die Transportarbeit hat gegenüber anderen menschlichen Arbeitsleistungen manche charakteristische Unterscheidungsmerkmale. Auf höheren Culturstufen sehr weit in der Theilung vorgeschritten, fordert sie doch häufig wieder eine Cumulirung sehr verschiedenartiger Arbeitsleistungen in den Händen einer Person. Bald läßt sie einzelne getrennte Leistungen deutlich unterscheiden und gestattet dann für jede derselben den Lohn besonders auszumessen; bald lassen sich die einzelnen Leistungen nicht trennen, sondern erscheinen als ein fortgesetztes Ganzes, welches demnach auch einen Collectivlohn beansprucht. Charakteristisch ist der Verkehrsarbeit auch die Nothwendigkeit einer ununterbrochenen Thätigkeit, eines continuirlichen Dienstes und daher die Nothwendigkeit gegenseitiger Ablösung durch mehrere in derselben Richtung thätige Personen.

Handel und Transportwesen.

Wie Tausch und Handel in der innigsten Wechselbeziehung mit dem Transportverkehr stehen, wurde schon früher flüchtig berührt. Diese Wechselbeziehung war Veranlassung, daß in der allgemeinen Anschauung Handel und Transportwesen häufig kaum unterschieden werden. Der Handel hat den größten Theil des Transportwesens nöthig und wirthschaftlich möglich gemacht, ebenso wie umgekehrt die Fortschritte des Transportwesens erst die colossale Entwicklung des modernen Welthandels ermöglicht haben.

Das Princip der Arbeitstheilung hat aber dahin geführt, daß eine immer schärfere Theilung zwischen Handel und Transportwesen eingetreten ist.

Der civilisirte Kaufmann von heutzutage riskirt nicht mehr sein Leben wie Sindbad der Seefahrer, sondern überläßt das seinen Capitänen und Matrosen; er schützt nicht mehr mit gewaffneter Faust seinen Frachtwagen gegen die Stegreifritter und Schnapphähne der mittelalterlichen Landstraße, sondern dirigirt aus seinem Comtoir die Bewegung seiner Waaren, die ihm von fernen Bahnzügen und Expeditionen besorgt wird.

Es kann daraus dem modernen Welthandel kein Vorwurf gemacht werden; die ganze Erscheinung liegt in der Natur der Sache begründet. Und eine Richtung civilisatorischer Thätigkeit muß dem Handel auch heute noch zugeschrieben werden: das Streben nach der Verwirklichung internationaler Rechtsideen.

Der unmittelbare Kampf aber, den der Mensch wider die Unbilden einer feindseligen Natur und uncivilisirter Völkerstämme zu führen hat: der ist dem Transportwesen zugefallen; dem sorgenden Capitän, der den Lauf seines Schiffes

berechnet und die Tiefen der See ausmißt; dem Steuermanne, der mit scharfem Auge die Zeichen der trügerischen Stromfluth prüft; dem Matrosen, der auf schwankender Raae arbeitet; wie dem Ingenieur, der nach den Regeln der Wissenschaft Felsen zersprengt und Bergströme bändigt, um seine Eisenstraße darüber hinzulegen; oder dem Locomotivführer, der seinen Zug durch den Schneesturm leitet.

Das Transportwesen und der Credit.

Die Entwickelung des modernen Creditwesens und jene des Transportwesens hängen auf das innigste zusammen. Ohne die Hülfe des Credits wäre die heutige Ausdehnung des Transportwesens ebenso unmöglich, als umgekehrt.

Der Credit fördert das Transportwesen zunächst unmittelbar, indem heutzutage alle größeren Transportunternehmungen auf Credit entstehen. Der Staat baut seine Bahnen mit Hülfe seines Credits; Privatbahnen entstehen mit Hülfe von Actien und Prioritätsanlehen; die großen Telegraphenkabel sind auf dem Wege der Actienunternehmung entstanden, ebenso wie die städtischen Pferdebahnen oder die großen und kleinen Dampfschifffahrtscurse. Aber bis ins kleinste Detail des Transportwesens erstreckt sich diese Wirkung des Credits; denn nur der Credit, den der Frachtführer, der Schiffer, den Boten und Transportunternehmer aller Art genießen, veranlaßt den Transportaufgeber, ihnen seine Sendungen anzuvertrauen. Es läßt sich nicht schildern, wie machtvoll der Credit im ganzen Transportwesen wirkt. Wir würden keinem Kofferträger, keinem Dienstmann das Geringste anvertrauen, wenn sie nicht unseren Credit besäßen. Ueberaus groß ist das Vertrauen, welches heutzutage das Publikum in die Beständigkeit, Redlichkeit und Solidität seiner großen Verkehrsunternehmungen setzt, und wir können unmöglich berechnen, wie furchtbar die Erschütterung unseres ganzen wirthschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Lebens sein würde, wenn diese Macht plötzlich lahmgelegt würde. Es gehört mit zu den schönsten Zeugnissen für den Culturfortschritt der civilisirten Staaten, daß das Vertrauen in die Redlichkeit und Pflichterfüllung Anderer so strenge feste Formen annehmen konnte, wie sie in der That vorhanden sind, und es ist ein deutliches Merkmal für den jeweiligen Stand der öffentlichen Moral, wenn Mißbräuche dieses Vertrauens vorkommen und wie dieselben von der öffentlichen Meinung beurtheilt werden.

Am schönsten und menschenwürdigsten erweist sich der Credit dort, wo es nicht bestimmte Personen sind, die ihn genießen, sondern wo die Personen, welchen Credit gegeben wird, dem Creditgeber völlig unbekannt sind. Auch diese Form des Credits zeigt sich im Transportwesen nicht selten. Wenn in unentwickelten Wirthschaftszuständen Sendungen völlig unbekannten Personen auf Treu' und Glauben anvertraut werden können, ist das immer ein glänzendes Zeugniß für die Gesittung des Ortes, wo dieß geschieht; wenn aber auch heutzutage noch Fälle vorkommen, wo Sendungen rein dem Zufall und unbekannten Menschen anvertraut werden, spricht dieß gewiß für die Solidarität der Interessen aller civilisirten Menschen. Man denke an die Flaschen mit Nachrichten, welche von gefährdeten Fahrzeugen der See anvertraut werden, an die Luftballons mit Tausenden von Briefen aus belagerten Städten und dergleichen.

Andrerseits fördert aber auch das Transportwesen den Credit in der mannigfachsten Weise. Schon dadurch, daß das moderne Transportwesen dem Menschen rasche Bewegung über die größten Räume gestattet, macht es jedem

Einzelnen in viel höherem Grade als früher, möglich, zu prüfen, ob Zustände, Verhältnisse und Personen sein Vertrauen verdienen und in welchem Grade. Die außerordentliche Ausdehnung der Kenntniß von Zuständen und Personen, welche uns durch die modernen Transportmittel ermöglicht wird, ist ein Gut, dessen Werth geradezu unschätzbar wird. Wenn es heutzutage möglich ist, daß europäische Capitalisten einen Vertrauensmann nach dem fernsten Westen der Vereinigten Staaten senden, um über die Eisenbahnwerthe Bericht zu erstatten, in welche sie ihre Capitalien gesteckt haben, so ist das gewiß ein merkwürdiges Beispiel der Wechselwirkung von Credit und Transportwesen; und wenn man dieses Verfahren früher schon eingeschlagen und systematisch ausgebildet hätte, wären schwere Verluste erspart worden.

II. Die ursprünglichsten Formen des Landtransports.

Wo die Cultur noch so wenig entwickelt ist, daß sie keine fahrbaren Straßen geschaffen hat, ist der Verkehr genöthigt, sich über die Erde hinzubewegen wie sie ist, mit all ihren Runzeln und Falten; er ist genöthigt durch Flüsse zu schwimmen und über rauhen Fels zu klettern.

In civilisirten Ländern erscheint der Verkehr auf ungebahnten Wegen nur mehr ganz localisirt, als Zubringer der Straßen, Eisenbahnen, Flüsse 2c. Da spinnt sich ein Netz von vollkommenen Verkehrswegen über die Länder hin; aber so dicht auch die Maschen dieses Netzes sind, hat doch diese Dichtigkeit eine gewisse Grenze. Denn die Oberfläche der bewohnten Erde gehört ja zum größten Theile der Produktion an; sie ist es, welche die Flächen in Anspruch nimmt; für den Verkehr bleiben naturgemäß nur Linien. Zwischen den einzelnen Linien, und wenn dieselben sich noch so nahe treten, liegen doch immer kleine Flächen ohne Wege, und über diese Flächen hin bewegt sich der allerkleinste Lokalverkehr. Der Landwirth, der mit seinem Wagen vom Dorfwege abbiegt in sein Ackerland, der Förster, welcher die gefällten Bäume nach dem nächsten Waldwege schleppen läßt, der Fischer, der seine Beute in einem Karren aus dem Boote über den Dünensand hinzieht, der Jäger, der das erlegte Wild über die pfadlose Felswand herabträgt: das sind einzelne Beispiele aus den zahllosen Transportleistungen, die auf ungebahnten Wegen stattfinden. Jede Rohproduktion ist mindestens für eine ganz kurze Strecke auf solche Transportleistungen angewiesen.

Karawanen. Je weiter man sich aber aus dem Herzen des hochcivilisirten Europa entfernt, um so länger werden diese weglosen Strecken; um so weiter die Transporte, die ununterbrochen mit den Hindernissen des Terrains, mit der Einsamkeit unbewohnter Gegenden und mit feindseligen Naturgewalten zu kämpfen haben. Da hat der Karawanenverkehr sein Gebiet.

Karawanenhandel findet sich schon im Alterthum. Die Vereinigung von Reisenden zu Karawanen mußte zunächst da stattfinden, wo der Waarenzug durch Gegenden führte, welche von räuberischen Stämmen bewohnt waren. In manchen Ländern hat sich der Karawanenhandel bis in die neueste Zeit erhalten; namentlich im größten Theil von Asien und Afrika. Der Handel hat in jenen Ländern nicht die reiche Auswahl von Straßen wie in den Culturländern. In den Wüsten namentlich finden sich nur an einzelnen weit von einander entfernten Punkten Ruheplätze mit Brunnen 2c.

Wegen dieser spärlichen Weggelegenheit hat sich auch der Karawanenhan-

del im Ganzen Jahrtausende lang in seinen Richtungen und Veranstaltungen nur wenig verändert. Dabei war es natürlich, daß die wichtigeren Haltplätze des Karawanenhandels zu großen Märkten mit lebhafter Handelsbewegung werden mußten. Natürlich ist es auch, daß die nomadischen Hirtenvölker, durch deren Gebiet die Karawanen sich bewegen, das eigentliche Transportgeschäft besorgen, da sie die Lastthiere besitzen.

Die mangelnde Sicherheit des Weges macht bei den Karawanen theils bewaffnetes Geleit, theils tributähnliche Zahlungen an die Häupter der anwohnenden Stämme nothwendig. Die Transportmittel sind sehr verschieden. In manchen Gegenden ist man genöthigt, den Menschen selbst als Lastthier zu benützen, z. B. im portugiesischen Südafrika, wo das Klima keine Lastthiere duldet. Das eigentliche Karawanenthier ist das Kameel — von der Sahara bis an das chinesische Meer. Anderwärts sind Esel, Pferde, Ochsen, in Gebirgsländern Maulthiere, in den höchsten Alpenlandschaften Schafe, Ziegen und Llamas als Lastthiere üblich; im hohen Norden der Hund und das Rennthier.

Die Schwierigkeiten und großen Kosten des Karawanenhandels liegen theils in den Hindernissen des ungebahnten Weges, in den Zeitverlusten beim Wechsel der Transportthiere, beim Umpacken, Uebernachten rc.; theils in der verhältnißmäßig sehr bedeutenden Menge an Nahrungsmitteln, Transportpersonal rc.; welche mitgeführt werden müssen, theils in dem Mangel an politischer und rechtlicher Sicherheit, welcher sich in allen Ländern des Karawanenhandels fühlbar macht, theils endlich in den Verlusten durch Betrug und Unterschleif aller Art, durch Zollbedrückungen und dergl.

An die europäischen Verkehrsformen schließt sich der Karawanenverkehr schon in Südrußland. Das ganze ausgedehnte Steppengebiet nördlich vom Pontus und um das caspische Meer ist auf den Karawanenverkehr angewiesen, der in jenen Gegenden seine Hauptschwierigkeiten in der furchtbaren Hitze und Trockenheit des Sommers und in den entsetzlichen Schneestürmen des Winters (Burane) findet.

Weiter nach Osten, jenseits des Ural, nimmt der Karawanenverkehr verschiedene Formen an — je nach den klimatischen und geographischen Bedingungen. Die nordsibirischen Jägernomaden lassen ihre Narten (Schlitten) von Rennthieren und Hunden ziehen, während im Sommer, bei schneefreiem Boden, Pferde verwendet werden. Unter diesen ist namentlich die jakutische Race im höchsten Grade gegen die fürchterlichen Strapazen des ostsibirischen Karawanenverkehrs abgehärtet. Ein sehr ausgebildeter Karawanenverkehr findet auch zwischen dem asiatischen Rußland und dem inneren Asien statt, besorgt durch die dortigen Kirgisenstämme mit Kameelen. Hier sind Semipalatinsk und Kuldscha (Ili), Orenburg, Buchara, Taschkend, Yarkand und Kaschgar wichtige Knotenpunkte des Karawanenverkehrs.

Auch in der Mongolei und in Tibet ist der Verkehr auf Karawanen angewiesen. Die Wüste Gobi wird nach allen Richtungen von ihnen durchzogen; die Hauptlinien des Verkehrs sind in ihr sogar mehr oder weniger gebahnt und haben Rastplätze. Transportmittel sind Kameele, Pferde und Ochsenkarren.

Letztere, in langen Reihen hintereinander getrieben, transportiren namentlich Salz durch die Wüste. Die beschwerlichsten und gefahrvollsten Karawanenzüge führen von China nach Tibet über Hochgebirgsketten und durch Hochebenen mit äußerst excessivem Klima. Man bedient sich dabei der Pferde und Esel, als auch der Kameele und insbesondere der Yaks (Grunzochsen), die

namentlich beim Uebergange beschneiter Gebirge vorzügliche Dienste leisten. Diese Thiere gedeihen nur in den Hochländern und kommen in der Tiefe nicht fort.

Ueber die höchsten Pässe des Künlün und des Himalaya gehen Karawanen von Ziegen und Schafen und machen dabei durch die wildesten Felsenlandschaften etwa anderthalb Meilen, wobei sie ihre Nahrung selbst suchen. Eine Schafladung beträgt aber nur 12—16 Kilogramm.

Während im britischen Indien dem Verkehr schon ein Netz von guten Straßen und Eisenbahnen dient, findet sich wieder ein lebhafter Karawanenverkehr nordwestlich von Indien, in Afghanistan, und von da nach Turkistan. Kabul ist ein Hauptknotenpunkt der Karawanenzüge. Hier wird der Transport von den sog. Lohani's besorgt, welche Kaufleute und Hirten zugleich sind. Sowohl die kabulischen Rosse, als auch die Kameele der Afghanen sind schätzbare Transportthiere. Die Hauptrichtungen der Karawanenzüge führen nordwestlich über die Hindukuschpässe nach Balch und Buchara westlich nach Herat und Meschhed; östlich durch den berühmten fahrbaren Chaiber-Paß nach dem britischen Indien.

Turkistan ist ebenfalls ein wichtiges Gebiet des Karawanenhandels mit dem Knotenpunkte Buchara. Die Karawanenzüge führen von da nach Rußland, Persien, China und Indien. Auch Persien wird nach allen Richtungen von Karawanen durchzogen; in den ebenen Gegenden benützt man dabei Kameele, in den Gebirgen Pferde. Auf der Strecke von Täbris in Aserbeidschan nach Trapezunt sollen durchschnittlich 12000 Lastpferde und Maulthiere beschäftigt sein. Das persische Kameel trägt etwa 480 Pfund; ein Pferd nur etwa 300 Pfund. Das Verkehrsgeschäft besorgen in Persien die Katirdschi's (Besitzer und Treiber von Pferden), welche oft im Dienste größerer Karawan-Baschi's (Karawanenführer) stehen. Eine sehr frequente, aber theils wegen kurdischer Räuber, theils auch wegen der zu überschreitenden Bergpässe beschwerliche und gefahrvolle Karawanenstraße ist die obengenannte von Täbris nach Trapezunt; in Vorderasien sind besonders wichtig die Routen von Bagdad nach Damaskus und Haleb, sowie aus dem inneren Anatolien nach Smyrna und Konstantinopel.

In Syrien und Arabien wie in Nordafrika hat der Karawanenverkehr so ziemlich gleichen Charakter seit Jahrhunderten bewahrt. Heute noch ist das Kameel das Schiff der Wüste, der zuverlässigste Gehülfe des Menschen im Verkehr durch die endlosen brennenden Stein- und Sandgefilde. Die Lage der Oasen und Brunnen wirkt dabei bestimmend auf die Wegrichtung und die Längen der Tagereisen. Jetzt endlich, seit Großbritannien in Cypern festen Fuß gefaßt hat, ist gegründete Aussicht vorhanden, daß Eisenbahnverbindungen vom mittelländischen Meere nach dem Inneren Vorderasiens wenigstens auf den wichtigsten Strecken den Karawanenzug ersetzen werden, dessen Hauptknotenpunkt in Vorderasien heute noch das altberühmte Damaskus bildet. Diese Stadt ist insbesondere der Sammelpunkt für die nach Mekka ziehenden Pilgerkarawanen (Hadsch). Diese Karawanenzüge sind wegen der an den heiligen Stätten der Muhamedaner stattfindenden Feste an bestimmte Zeiten gebunden. Nicht nur von Damaskus ziehen Pilgerkarawanen nach Mekka; große Züge gehen dahin aus Persien und Ostasien über die See; aus Ostafrika über das rothe Meer; aus Aegypten und Nordafrika über den Sammelplatz Kairo; endlich aus allen Theilen der arabischen und syrischen Wüste. Am glänzendsten ausgebildet hat sich das Wesen der Karawanen aber in der von

Damaskus nach Mekka gehenden. Diese Züge haben bewaffnetes Geleit; sie strömen von Norden und Osten her in Damaskus zusammen. Tagemärsche und Rastzeiten sind fest bestimmt, Lebensmittelvorräthe meist genau bemessen. Die Reise von Damaskus nach Mekka und zurück währt durchschnittlich vier Monate. Diese Karawanen führen auch eine große Menge Handelswaare mit sich und die einzelnen Pilger handeln mit den Produkten ihrer Heimath, um sodann aus Mekka wieder andere Waaren zurückzubringen. In Mekka selbst veranlaßt die Ankunft der Pilgerkarawane eine lebhafte Messe, von Pilgern und Kaufleuten aus der ganzen muhamedanischen Welt besucht. Europäische, indische, afrikanische, kleinasiatische, persische und turkmanische Waare kreuzt sich dort.

Nord-Afrika wird hauptsächlich in der Richtung von Süd nach Nord, viel weniger in ostwestlicher Richtung von Karawanenstraßen durchzogen. Die den größten Theil Nordafrikas bedeckende Wüste, in welcher die Oasen wie Inseln liegen, verleiht dem Verkehr einen höchst eigenthümlichen Charakter. Diesem Verkehr gegenüber sind die Wüstenbewohner theils förderlich als Frachtführer, Consumenten und Lieferanten; theils hinderlich als Zolleinnehmer oder Räuber. Die Stationen der Karawanenzüge sind theils industrielle Plätze, theils Lager- und Stapelplätze; dazwischen Brunnen und Wasserplätze. Für ganz Nordafrika ist das einhöckerige Kameel die unerläßliche Bedingung alles Verkehrs. Man unterscheidet Last- und Reitkameele; letztere können zehn, mit Anstrengung aller Kräfte sogar zwanzig deutsche Meilen in 24 Stunden zurücklegen. Führer der Karawanen sind die in der Wüste heimischen Nomaden.

Wesentlich anders gestaltet sich der Karawanenverkehr in Abessinien, wo Ochsen, Esel und Maulthiere als Lastthiere benützt werden. Die rohesten Zustände aber zeigt er in Südafrika, wo er sich wegen des feindseligen Klima's keiner Lastthiere bedienen kann, sondern die Waaren durch Träger (einer mit höchstens 70 Pfund) transportirt werden. Diese Züge sind äußerst beschwerlich; die Unterkunft der Karawanen höchst dürftig; die Wege führen häufig durch dichtes Gestrüpp und Sümpfe oder durch weite wasserleere Oeden. Die Häuptlinge, deren Gebiet durchzogen wird, erheben Zölle und sind nur selten dem Verkehr wirklich gewogen. Dieser ist deßhalb höchst unvollkommen, theuer, zeitraubend und gefahrvoll, sowohl im Osten wie im Westen von Südafrika. Die großartigsten Beispiele dieser Schwierigkeiten lieferte in jüngster Zeit der Karawanenzug von Stanley durch Südafrika.

In Nordamerika bringt statt der Auswandererkarawanen, welche seit der Erschließung des „fernen Westen" die endlosen Prairielandschaften und die Wüsten zwischen den Felsengebirgen und der Sierra Nevada durchzogen, die Locomotive mehr und mehr in die Wildniß vor. Die Uebergänge zwischen den rohesten und gefährlichsten zu den vollendetsten Formen des Verkehrs geschehen dort sehr rasch. Da indessen trotz des riesigen Eisenbahnnetzes noch in den westlichen Staaten und Territorien sehr ausgedehnte Strecken vorhanden sind, wo Mangel an Straßen und Eisenbahnen herrscht, die Ansiedlungen spärlich sind und Gefahren aller Art den einsamen Reisenden bedrohen, ist in jenen Gegenden auch heute noch der karawanenweise Zusammenschluß nicht verschwunden.

In noch höherem Grade gilt dieß von Mexiko, wo mit Ausnahme weniger Hauptrouten der Verkehr heute noch unsicher genug ist, um Karawanenzüge von Maulthieren mit bewaffneter Begleitung nöthig zu machen und wo in den sechziger Jahren noch die Zahl der Vagabunden und Straßenräuber auf 90000 geschätzt wurde.

In Südamerika sind alle jene Gegenden, welche an den prächtigen Wasserstraßen des Welttheils oder an seinen spärlichen Eisenbahnlinien keinen Antheil haben, bei dem fast völligen Mangel an Straßen auf den Karawanenverkehr angewiesen. Die brasilianischen Karawanen bestehen manchmal aus zwei- bis dreihundert Maulthieren und Pferden; die argentinischen aus plumpen zweirädrigen Karren, von Ochsen gezogen. Jeder, mit 40—50 Centnern beladene Karren von 6—12 Joch Ochsen gezogen. Diese Wagen werden mit kolossalen Rädern und sehr starkem Holzwerk verfertigt (meist in Tucuman). Sie legen während einer Tagreise 4—8 Stunden zurück. Diese Karrenkarawanen fahren auf manchen Strecken mit unterlegten Thieren.

Die Gebirgsländer Südamerika's bedienen sich der Maulthierkarawanen, um die Hochpässe der Andes und Cordilleren zu übersteigen. Das Passiren dieser Gebirgsketten gehört zu den schwierigsten Aufgaben des Transportwesens. Die Wege sind schmal und sehr schlecht, und bestehen häufig aus rohen Steintreppen, elenden Holzbrücken oder glatten Lehmgehängen. Die Stationshäuser, die sich an den Cordillerenpässen Perus finden, sind in sehr schlechtem Zustande. Auf den Hochebenen zwischen den Gebirgsketten ist das rauhe Klima, in den tiefen Thälern die brennende Hitze hinderlich. Sehr kritisch werden oft die Begegnungen zweier entgegengesetzter Karawanenzüge auf schmalen Bergpfaden. Zahlreiche Thiere gehen immer bei diesen Uebergängen verloren; ihre Gerippe bezeichnen den Weg. Das Llama, welches in den unwirthlichen peruanischen Hochebenen noch stellenweise, namentlich bei hochgelegenen Silbergruben, gebraucht wird, trägt höchstens $^5/_4$ Centner, klettert aber an Felswänden, welche dem Maulthiere unzugänglich sind. (Nach der ausführlichen Darstellung des Karawanenverkehrs bei K. Andree, Geographie des Welthandels, I. Bd.)

III. Die Transportmittel auf Landstraßen.

Wo einmal die Zustände des Transportwesens so consolidirt sind, daß man zum Baue ordentlicher Straßen vorgeschritten ist, hört in der Regel der Karawanenhandel auf.

Die Landstraßen sind überall, selbst in jenen Ländern, welche mit dichten Eisenbahnnetzen überzogen sind, ein unentbehrliches Verkehrsmittel. Sie arbeiten den Verkehr aus dem Rohesten heraus, die feineren Transportmittel vollenden ihn erst. Auf ihnen vollzieht sich namentlich der Localverkehr; sie dringen überallhin, in alle Theile des Landes; sie verbinden jede einzelne Produktionsstätte mit den Mittelpunkten der Produktion und Consumtion. Die Straße fängt an mit jedem fahrbaren Wege und steigert ihre Qualität bis zu den granitgepflasterten städtischen Kunststraßen. Auch bei den Straßen läßt sich unterscheiden:

I. Der Weg selbst. Er ist um so vollkommener, je glatter er ist, je weniger Steigungen und Gefälle er hat, je weniger er von der geraden Linie abweicht, je fester er ist. Ob diese Eigenschaften zu erreichen sind, hängt von mehreren Umständen ab.

Die Glätte der Straßen wird zunächst durch das Baumaterial bedingt. Gepflasterte Straßen sind leichter zu befahren, als chaussirte, am leichtesten Asphaltstraßen. In manchen Gegenden erschwert Mangel an Baumaterial die

Herstellung guter Straßen; so überall, wo tiefe Sand- und Lehmschichten den Boden bedecken, wo der Grund sumpfig ist. Gebirgsgegenden, welche das Baumaterial in der Regel unmittelbar an der zu bauenden Straßenlinie finden, sind in dieser Hinsicht im Vorzug vor Tiefländern; dieser Vorzug machte es möglich, die prächtigen Kunststraßen über die Alpen so verhältnißmäßig wohlfeil herzustellen.

Die gerade und ebene Linie hängt von der verticalen Bodengliederung ab. Bei unebenem Terrain hat man die Wahl zwischen Steigungen, Krümmungen und Kunstbauten. Während der ältere Straßenbau sehr starke Steigungen nicht scheute, sucht man dieselben heutzutage durch Krümmungen und Kunstbauten zu umgehen. Wie weit man darin gekommen ist, zeigen namentlich die neueren und besseren Kunststraßen, welche in zahllosen Schlangenwindungen die Bergpässe hinanführen. In Deutschland nimmt man an, daß die Steigung der Straße nicht mehr als $^1/_{18}$ der Länge betragen darf, in Großbritannien 4 $^0/_0$ Steigung oder circa 2 Grad Neigungswinkel.

Die Anlegungs- und Unterhaltungskosten richten sich nach den Preisen des Baumaterials und der anzukaufenden Grundstücke, nach der Zahl der Brücken und Viaducte, nach den orographischen Verhältnissen und den Arbeitslöhnen. Strecken in der Nähe großer Städte sind nicht allein wegen des höheren Preises der Grundstücke, sondern auch wegen der stärkeren Abnützung am theuersten. In Deutschland betragen die Anlagekosten durchschnittlich 2000 Thlr. pro Meile, in Frankreich für die Lieue (etwa $^5/_8$ M.) bei Staatsstraßen 80000 Franken, bei Departementsstraßen 50000, bei Vicinalstraßen 30000 Franken.

II. Die Straßenfahrzeuge sind theils nach ihrem Zwecke, theils nach der Qualität der Straßen verschieden; auch gewisse geographische Unterschiede sind bemerkbar. Aber immer ist die Wahl zwischen den Straßenfahrzeugen keine sehr große. Der ökonomische Schwerpunkt liegt in der möglichsten Ersparung an Zugkraft.

III. Die bewegenden Kräfte sind außer dem Menschen selbst meistens Thiere, nach Güte und Leistungsfähigkeit local ungemein verschieden. Bekannt sind die vorzüglichen schweren Zugpferde aus England, Deutschland und Frankreich (Percheron), daneben leichtere Racen für den Personentransport. Für den Localverkehr und sehr schwere Lasten verdienen Zugochsen oft den Vorzug. Pferdereiche Länder mit billigen Futterpreisen spannen viel Pferde vor und fahren sehr schnell auf schlechten Wegen mit grobem Fuhrwerk (Ungarn, Donautiefländer, Rußland). Die südlichen Länder haben kein so gutes Zugvieh, zeichnen sich auch wenig durch Schonung desselben aus.

Als Curiosum verdient angeführt zu werden, daß in China Segelwagen regelmäßige Verkehrsdienste verrichten.

Aber im Allgemeinen sind andere bewegende Kräfte, als menschliche und thierische, auf den Straßen wenig im Gebrauch.

Eine hochwichtige Frage für die Hebung des Straßenverkehrs auf das Niveau des modernen Transportwesens liegt in der Möglichkeit einer ausgedehnten Anwendung der Straßenlocomotive.

Wohl mag sich der Laie wundern, daß nicht schon längst auf allen Straßen die Locomotive dahinrollt, daß der große Schritt der Emancipation des Verkehrs von der Schiene noch immer auf sich warten läßt. Nachdem das Problem der Locomotive gelöst war, schien es zu naheliegend, dieselbe so zu construiren, daß sie auch auf gewöhnlichen Chausseen sich fortbewegen könne.

Hier zeigten sich aber Schwierigkeiten unerwarteter Art. Construirte man die Locomotiven schwer, so wurden sie von den gewöhnlichen Chausseen nicht getragen, sondern sanken ein; construirte man sie leichter, so hatten sie nicht die genügende Reibung um größere Lasten fortzuschaffen. Man gab den Rädern hervorstehende Zähne; aber dadurch wurden die Straßen zu sehr ruinirt. Darauf gab man den Rädern eine beträchtliche Breite, theils um das Einsenken zu verhüten, theils um die Reibung auf der Straße zu vermehren. Es wurde sogar (im Krimkriege vor Sebastopol) von Engländern ein Versuch mit einer Straßenlocomotive gemacht, deren Räder ihre Schienen selbst mit sich führten, vorlegten und wieder aufnahmen. Aber alle Versuche mit Straßenlocomotiven sind bisher entweder vollständig mißglückt oder doch in einem Kreise local beschränkter Anwendung geblieben.

Dazu kömmt, daß die Straßenlocomotiven sich wegen der größeren Unebenheit ihres Weges nothwendig sehr rasch abnützen müssen, viel rascher, als ihre auf Schienen laufenden Concurrenten und daß — abgesehen von allen technischen Hindernissen — die Versorgung mit Brennmaterial bei ihnen schwieriger und kostspieliger wäre, als bei den Eisenbahnen.

Jedenfalls darf man zuversichtlich annehmen, daß die meisten unserer Eisenbahnen ihr Baucapital mittelst ihrer Erträge amortisirt haben werden, ehe die Straßenlocomotiven ihnen zur gefährlichen Concurrenz werden. Letztere Möglichkeit aber vollständig zu leugnen, hieße die Fortschritte der modernen Technik zu gering anschlagen.

Es ist wohl der Mühe werth, sich die Folgen vor Augen zu halten, welche ein technischer Fortschritt haben würde, der endlich das Problem der Straßenlocomotive in ganz glücklicher Weise löste. Selbst wenn es gelänge, Straßenlocomotiven zu construiren, welche mit der Geschwindigkeit unserer Fahrposten sich fortbewegen könnten, wären dieselben nicht im Stande, den Eisenbahnen erheblichen Eintrag zu thun. Sie würden dann eben die Pferde vor den meisten unserer Straßenfahrzeuge ersetzen und den Bau neuer Localbahnen überflüssig machen, aber nicht im Stande sein, mit den Eisenbahnen zu concurriren. Im Güterverkehr noch eher; da würden sie die Eisenbahnen vielleicht zu Tarifermäßigungen, schnellerem Transport- und Ablieferungsverfahren nöthigen. Im Personenverkehr dagegen wären derartige Fahrzeuge zu theuer, um mit dem Personaltransport der III. Klasse, zu langsam und uncomfortabel, um mit dem der I. und II. Klasse zu concurriren. Ja sogar dann, wenn derartigen Straßenlocomotiven eine noch größere Schnelligkeit, annähernd jener unserer Eisenbahnzüge, gegeben werden könnte, ist zu vermuthen, daß die letzteren wegen ihres Massentransports und Großbetriebs trotz der großen Baukosten billiger und schneller transportiren könnten — namentlich im Winter und bei schlechter Witterung.

Wesentlich anderen Charakter als die Landstraßen haben die städtischen Straßen mit ihrem Verkehr. Bei letzteren handelt es sich ja nicht um lange Strecken, sondern vorzugsweise um möglichst häufige, bequeme und schnelle Fahrten. Da der Schwerpunkt dabei im Passagierverkehr liegt, sind bei der Gestaltung des Straßenverkehrs nicht allein die Bedürfnisse der Fuhrwerke, sondern immer auch jene der Fußgänger gleichmäßig zu berücksichtigen. Den letzteren wird in den modernen Großstädten theils durch den steigenden Comfort und die erhöhte Reinlichkeit der Bürgersteige (Trottoirs) und gepflasterten Straßenübergänge, theils durch die Erbauung glasgedeckter Passagen und Bazare, theils durch die Handhabung einer strengen Straßenpolizei gedient, durch

strenge Scheidung der ausschließlich für Fußgänger bestimmten Wege 2c. Dem Fahrverkehre dienen eine Reihe von Einrichtungen wesentlich moderner Natur. Die wichtigsten sind:

I. Das Droschken- und Fiakerwesen, dessen Mannigfaltigkeit, Schnelligkeit und Eleganz sich zumeist nach dem Reichthum der Städte und dem Umfang des geschäftlichen Lebens richtet. Mit ihm concurrirt seit neuerer Zeit lebhaft

II. das städtische Omnibuswesen, ausgezeichnet durch seine Wohlfeilheit. Beide Einrichtungen sind zu allgemein bekannt, um ausführlicher darauf einzugehen.

III. Die städtischen Straßenbahnen, zur Zeit jedenfalls die beliebteste Einrichtung des städtischen Verkehrs. Ihre Vorzüge vor den mit ihnen zunächst verwandten Omnibusfahrten bestehen in Folgendem:

Die Tramway-Waggons bedürfen bei viel größerer Tragfähigkeit nur dieselbe Zugkraft, wie die auf dem Pflaster verkehrenden Wagen. Sie gestatten zugleich eine comfortablere Ausstattung der Wagen. Diese haben auch vermöge der glatten Schienenoberfläche ruhigeren Gang, als die Straßenwagen. Sie können sich auch viel leichter die gerade Linie einhalten und brauchen nicht auszuweichen, worin gleichfalls eine Ersparniß an Zeit und Kraft liegt.

Dabei lassen sich manche Nachtheile nicht verkennen. Die Tramways beschränken den übrigen Straßenverkehr in gewisser Hinsicht; sie selbst sind auf ihre Geleise beschränkt. Die Wiederbewegung nach dem Anhalten ist mit bedeutendem Kraftaufwande der Pferde verbunden. Die Geleise nützen sich rasch ab und bedürfen häufiger Reinigung.

Hinderlich ist auch der Umstand, daß in den meisten unserer Großstädte die frequentesten Straßen zugleich die älteren und daher die engeren sind, oft so enge, daß ein, geschweige denn zwei Geleise in ihnen unmöglich sind oder doch bedenkliche Gefahren für das Publikum brächten.

Der Betrieb findet häufig eine Schwierigkeit darin, daß der Verkehr nach Jahreszeiten sehr verschieden, im Sommer oft weit stärker ist, als im Winter, so daß im Herbste eine starke Verminderung des Pferdestandes, im Frühjahre dagegen kostspielige Neukäufe stattfinden müssen. Die versuchte Ersetzung der Zugpferde durch starke Spiralfedern (System Leveaux) scheint erfolglos geblieben zu sein.

Ein Uebelstand, an welchem die dem Straßenverkehr unserer großen Städte dienenden Fahr-Unternehmungen leiden, ist die Schwierigkeit der Controle. Soll für den Unternehmer das Unternehmen rentabel sein, so ist es nothwendig, daß jeder Passagier die richtige Taxe bezahlt und daß der Unternehmer genau und sicher erfährt, wie viel bezahlt worden ist. Je größer die Frequenz der Fuhrwerke ist, um so leichter ist verhältnißmäßig die Controle, weil es dann möglich wird, ein eigenes Controlpersonal aufzustellen. Am schwierigsten ist die Controle bei denjenigen Fuhrwerken, welche dem Verkehr einzelner Personen dienen.

IV. Die Eisenbahnen.

1. Wirthschaftliche Eigenthümlichkeiten derselben.

Durch die Erfindung und den Bau der Eisenbahnen wurden alle Bedingungen des Transportmittels gleichzeitig auf eine höhere Stufe gehoben: der Weg, die Fahrzeuge und die bewegenden Kräfte. Der Weg gewann an

Festigkeit, Glätte, horizontaler und gerader Richtung; die Fahrzeuge wurden ungleich massiver und solider; sie gewannen an Raum wie an Tragfähigkeit; die bewegenden Kräfte wurden wohlfeiler, massenhafter, lenksamer, ausdauernder und schneller. Wenn man die Fortschritte dieser drei Theile des Transportmittels vergleicht, bemerkt man einen großen Unterschied. Die Verbesserungen am Wege wie an den Fahrzeugen sind bei weitem nicht so gründlich umgestaltend, wie jene der bewegenden Kraft. Der Unterschied zwischen den Steingeleisen, welche schon die alten Griechen und Römer bauten, zwischen den Balkenbahnen der alten deutschen Bergwerke und den modernen Schienengeleisen ist kein sehr überraschender. Der Grundgedanke war gegeben; es lag nur daran, ihn zu verbessern, und dazu bedurfte es bloß geduldiger Versuche und ruhig fortschreitenden Nachdenkens. Daß man eine Bahn, die früher aus Stein und Holz gewesen, nun aus Eisen hergestellt, ist an sich kein größerer Fortschritt, als darin lag, daß man die hölzernen Räder der Straßenwagen mit eisernen Reifen umlegte. Auch die Fortschritte, welche vom Straßenwagen zum Eisenbahnwaggon gemacht wurden, sind nicht so sehr überraschend. Wo einmal die Bahn glatter war, lag es nahe, die Fahrzeuge größer und damit auch solider zu bauen. Der wesentlichste Unterschied zwischen dem Straßenwagen und dem Eisenbahnwagen liegt im Spurkranze und dieser ist — so günstig für einen Zweck, doch auch wieder innig zusammenhängend mit dem größten Nachtheile, den die Eisenbahnen überhaupt haben: mit der Beschränktheit ihrer Benützung.

Der größte Fortschritt, den die Eisenbahnen gegenüber den älteren Transportmitteln aufweisen, liegt in der Anwendung anderer Transportkräfte, in der maschinenmäßigen Gestaltung des Transports, wodurch derselbe zu einem Großbetrieb geworden ist.

Dieser zeichnet sich den älteren Transportmitteln gegenüber aus durch:

1. Die größere Schnelligkeit.
2. Die größere Wohlfeilheit, da außer der Schifffahrt kein Verkehrsmittel billiger transportiren kann.
3. Die Möglichkeit gleichzeitigen Transports großer Massen.
4. Die gebotene Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit.
5. Die genau bemessene Art der Benützung.
6. Die beschränkte Zahl der Haltpunkte.

Wirkungen der Eisenbahnen. Im allgemeinen sind die Folgen dieser Eigenthümlichkeiten der Bahnen eine fast unbegränzte Ersparniß an Zeit und Geld, eine fortwährende Ueberwindung räumlicher Schwierigkeiten durch den Menschen. Die Eisenbahnen machen im wirthschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Leben Dinge möglich, die sonst ganz unmöglich gewesen wären; sie lassen neue Verhältnisse, neue Beziehungen aller Art entstehen.

Die persönliche Besorgung von Geschäften, die Aufsicht auf Arbeiten, die eigene Einsicht und Ankauf von Consumtionsgegenständen in größeren Entfernungen wird erst durch die Bahnen ermöglicht.

Auch der Arbeiter kann seine Arbeit in einem weiteren Kreise ausbieten. Die Arbeitslöhne werden dadurch mehr und mehr ausgeglichen.

Ebenso werden auch, weil die Güter umlaufsfähiger werden, ihre Preise mehr und mehr ausgeglichen und zwar zumeist die Preise jener Güter, welche erst durch die Bahnen umlaufsfähig geworden sind. Hochwichtig ist das namentlich hinsichtlich der Lebensmittelpreise.

Die Zahl der Reisenden steigert sich in riesenhaftem Maßstabe und mit

ihr alle Vortheile des Reisens. Die entferntesten Länder und Völker treten dadurch in nähere Beziehungen. Es werden Verschiedenheiten in den Ansichten und Bestrebungen der Menschen ausgeglichen, wo vorher unausfüllbare Klüfte zu sein schienen. Die Eisenbahnen nivelliren nicht nur den Boden, auf dem sie laufen, sondern auch die Geister, die sie tragen.

Die großen Städte, in welchen Millionen sich zusammendrängen zu rastlosem Leben, sind erst durch die Eisenbahnen möglich geworden. Denn nur durch die Bahnen werden ihnen die täglichen Lebensmittel in ausreichender Menge zugeführt. Bier und Wein, Vieh, Fleisch, Fische und Wildpret sind eigentlich erst durch die Bahnen transportabel geworden.

Dadurch verschwindet zwar vielfach die Wohlfeilheit der Nahrungsmittel. Aber auch Theurung und Hungersnoth sind erschwert oder unmöglich gemacht.

Das Betriebscapital für Gewerbe und Handel braucht jetzt viel kleiner zu sein als ehedem, weil die Bahnen leichtere Beschaffung des Rohmaterials und leichteren Absatz der Produkte ermöglichen.

Aber auch die geistigen Interessen haben gewonnen. Congresse, Reisen, der Verkehr mit Zeitungen und Büchern sind ins Weiteste getrieben.

Und nun rechne man dazu noch den colossalen Werth der ersparten Zeit! Wenn alle anderen Vortheile der Bahnen sich berechnen ließen: dieser eine bliebe unberechenbar.

Außerdem dienen die Eisenbahnen, sofern man zum Vergnügen reist, wirklich als Luxusgegenstand. Ehedem konnte man ja gar nicht zu seinem Vergnügen reisen; man wurde bloß gerädert!

Bei alledem sind die Bahnen nicht frei von gewissen unvortheilhaften Wirkungen.

Jedenfalls verleihen sie den Theilen des Landes, welche sie durchziehen, einen ganz anderen Charakter, als die übrigen Theile haben. Die von den Bahnen entfernten Gegenden haben nicht nur keinen Vortheil von den Bahnen, sondern verlieren sogar positiv. Der große Verkehr braust an ihnen vorbei. Capital und Bevölkerung, Leben und Verkehr zieht sich an die Bahn, theilweise gewiß auf Kosten anderer Landestheile. Das ist namentlich da sehr empfindlich, wo eine alte Handelsstraße verödet.

Selbst manche unmittelbar an der Bahn gelegene Orte, kleinere Städte, verlieren durch die Bahn. Alles zieht sich nach den größeren Städten. So hatten die Dörfer und Städtchen der Brennerbahn früher fast ihr ganzes Einkommen von dem durchziehenden Fuhrwerk. Das hat jetzt aufgehört. Die großen Ställe stehen verödet, wo sonst hunderte von Fuhrwerken durchzogen und Unterkommen suchten.

Allerdings bilden sich dafür an einzelnen Punkten der Bahnen neue Verkehrsknoten. So gleicht der jeweilige Endpunkt großer Bahnbauten einer wandernden beweglichen Stadt.

In Gegenden, wo bisher die Lebensmittel wohlfeil waren und durch die Bahnen theurer geworden sind, weil sie weiter transportirt werden können, wird diese Vertheuerung jedenfalls als ein empfindlicher Nachtheil von denjenigen empfunden, welche die Preise ihrer Produktion nicht steigern können.

Es hat auch die leichte Beweglichkeit großer Massen für die Bevölkerung jedenfalls nicht nur Vortheile, sondern auch Nachtheile. Die vielfache Berührung der Bevölkerung bringt nicht nur geistige und sittliche Vorzüge, sondern auch Laster in Verkehr. Die Staatsverwaltung wird auf einer Seite erleich=

tert, auf der andern durch das Hinzutreten eines so umfangreichen Verwaltungsgegenstandes erschwert.

Durch die Eisenbahnen ist es möglich geworden, im Kriege große Truppensendungen rasch von einem Orte zum anderen zu bewerkstelligen. Aber davon kann nicht nur das eigene Land, sondern auch der Feind Gebrauch machen. Die Kriegführung ist jedenfalls eine ganz andere geworden.

Entstehung der Eisenbahnnetze. In der Geschichte des Eisenbahnwesens sieht man zuerst einzelne Linien und aus der Vereinigung dieser allmählig ganze Netze entstehen, welche sich über die Länder ausbreiten, mehr und mehr verdichten, an einzelnen Stellen größere, an anderen kleinere Lücken zeigen. Jeder einzelne Faden dieses Netzes verdankt seine Entstehung einem bestimmten Verkehrsbedürfniß. Aber dieses Verkehrsbedürfniß wird in der Regel nicht von einem Einzelnen gefühlt und ausgesprochen. Ob das Verkehrsbedürfniß, wenn es vorhanden und stark genug ist, auf einer Linie eine Bahn entstehen zu lassen, auch wirklich diesen Erfolg hat, hängt noch davon ab, welche Organe das Verkehrsbedürfniß in den verschiedenen Ländern und Gegenden findet; wie rasch es aufgefaßt und verstanden, mit welchem Nachdruck es im Wirthschaftsleben betont und berücksichtigt wird. Je allgemeiner in einer Gegend das vorhandene Verkehrsbedürfniß verstanden wird, je mehr Harmonie und Zusammenwirken der commerciellen Bevölkerung eigen ist: um so rascher wird ein gegebenes Verkehrsbedürfniß auch seine Mittel und Werkzeuge durchzuführen im Stande sein. Zersplitterung der wirkenden Kräfte, Isolirung, Mangel an Gemeinsinn, widerstreitende Kirchthurminteressen, ja selbst andere Interessen, welche ungehöriger Weise in das Wirthschaftsleben hereingetragen werden, können an einem Orte jene wirthschaftlichen Thaten, zu welchen gemeinsames Handeln nöthig ist, leicht verhindern, während sie anderwärts, wo das commercielle Bedürfniß vielleicht nicht so stark ist, nicht im Wege stehen und daher rasch jene Mittel und Werkzeuge entstehen lassen. Schließlich muß freilich das Verkehrsbedürfniß immer den Sieg über Zersplitterung und Parteilichkeit davontragen und wenn sich die Bevölkerung, welche zunächst interessirt ist, nicht zu gemeinsamem Handeln aufraffen kann, wird ein solches von auswärts importirt; aber die Zeitfrage ist doch gerade bei den Transportunternehmungen von hoher Bedeutung.

Was nun das Bedürfniß nach Transportmitteln betrifft, so ist dasselbe dort am größten, wo die meisten und schwerslen Lasten mit größter Schnelligkeit transportirt werden sollen.

Es lag auf der Hand, daß man allezeit einer großen Zahl von Transportaufgaben durch möglichste Vervielfachung der Transportmittel entgegenzukommen suchte; dem Bedürfniß nach schnellem Transport durch schnell eilende Transportkräfte und den großen Lasten durch verbesserte Wege.

Zur Verbesserung des Weges drängt zu allermeist das Gewicht der Transportlast und die schwersten Verkehrsobjecte haben zur Verbesserung der Wege am meisten beigetragen. Schon vor Jahrtausenden hatten die Egypter Balkenbahnen, auf welchen die mächtigen Quadern zum Bane der Pyramiden beigebracht wurden. Diese Balkenbahnen waren ein größerer technischer Fortschritt gegenüber dem vorhergegangenen Zustande, als ihnen gegenüber die modernen Schienengeleise sind. Diesen giengen auch noch die Steinstraßen der alten Griechen und Römer mit eingearbeiteten Geleisen voraus, sowie die alten Holzbahnen der deutschen und englischen Bergwerke.

So entstehen denn Eisenbahnen zuerst da, wo es sich um den Transport von schweren Lasten handelt, von Baumaterial, Erzen und anderen Bergwerksprodukten. Und da ist man in so ferne nicht wählerisch, als man, wo die Mittel und die Beschäftigung für Locomotivbahnen fehlen, zu Pferdebahnen greift, ja im Nothfalle die Wagen selbst durch ihr Eigengewicht und durch Menschenkräfte in Bewegung setzen läßt. Alle ersten Bahnen, die in der Geschichte des Eisenbahnwesens auftreten, finden sich bei großen Bauten oder als sog. Bergwerksbahnen, die vom Produktionsplatze bis zum nächsten Consumtions- oder Verladungsplatze führen. In England dienten die ersten Pferdebahnen wie die ersten Locomotivbahnen (in den Grubengeleisen von Newcastle) dem Betrieb der Steinkohlengruben; in Deutschland war das Gleiche der Fall; denn da hatten die Kohlengefilde an der Ruhr und Saar schon im Jahr 1826 über 8 Meilen Eisenbahnen. So war es in Deutschland, wo die alte Gmunden-Linz-Budweiser Pferdebahn vorzugsweise für den Salztransport gebaut wurde; so in Frankreich mit der Bahn von St. Etienne nach Andrezieux.

Eine Bahnlinie kann den Zweck haben, nahegelegene Städte, welche ohnedieß schon lebhaften Verkehr haben, zu verbinden. Hiebei ist es theils Personen-, theils Güterverkehr, dem sie dienen soll. Da solche Städte schon vor der Erbauung der ersten Eisenbahnen Straßen zwischen einander spannten, auf welchen ununterbrochen Post- und Frachtwagen, Privatfuhrwerke und Fußgänger, Botschaften und Waaren sich hin- und herbewegten, gab dieser Verkehr Anhaltspunkte genug für die zu erwartende Frequenz künftiger Bahnen. Es ist auch leicht begreiflich, daß in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens vorzugsweise solche Strecken bedacht wurden. Wer die Straßenzüge von Liverpool nach Manchester in England, von Leipzig nach Dresden, Nürnberg nach Fürth, Berlin nach Potsdam, oder jene von Paris nach seinen Nachbarstädten gesehen hatte, manchmal bedeckt mit ununterbrochenen Reihen von Frachtwagen: dem mußte wohl klar werden, wo das neue Verkehrsmittel zunächst ergiebige Thätigkeit finden würde.

In jener ersten Zeit des Eisenbahnwesens besaß man begreiflicherweise noch nicht jenen Scharfblick, welcher, das Naheliegende verachtend, kühn die fernstliegenden und großartigsten Ziele in's Auge faßt. Man spannte die Bahnlinie zunächst von Stadt zu Stadt und dann von dem Mittelpunkte des einen Landes zur Hauptstadt des Nachbarlandes; aber auch wieder mit mannigfachen Krümmungen und Umwegen, um die zwischenliegenden mittleren und kleineren Städtchen zu berücksichtigen. Dann galt es auch, schiffbare Flüsse, Canäle untereinander oder bis zum Meere, oder mit bestehenden Eisenbahnlinien zu verbinden. So bildeten sich allenthalben die Anfänge von Eisenbahnnetzen. Dieselben zeigten vielfach Lücken, welche ausgefüllt werden mußten.

Endlich wurde man aber aufmerksam auf die großen Weltverkehrslinien, welche ohne Rücksicht auf die Nachbarschaft mittlerer und selbst größerer Städte in möglichst geraden Linien über weite Strecken sich dehnen.

Arten der Eisenbahnen. Es gibt gewisse geographische Einflüsse, welchen aller Verkehr und auch der Eisenbahnverkehr unterworfen ist. Diese geographischen Einflüsse sind auch die volkswirthschaftlichen, und diese sind es, welche die technischen Unterschiede der Bahnen veranlassen. Man wird daher, wenn es sich um eine Eintheilung der Eisenbahnen handelt, auf die geographischen und volkswirthschaftlichen Unterschiede zurückgehen müssen.

I. Eine solche Eintheilung der Eisenbahnen könnte sich auf die verschiedene Ausdehnung des Verkehrs stützen, welchem sie dienen soll. Dieser Verkehr bewegt sich entweder über längere oder kürzere Strecken und darnach unterscheidet man durchgehende und Localbahnen.

Es läßt sich aber keine ganz bestimmte Unterscheidung zwischen durchgehendem und localem Verkehr festhalten. Wo hört der durchgehende Verkehr auf und wo fängt der Localverkehr an? Etwa bei einer Ausdehnung der Linie von 25, 50 oder 100 Meilen? Das läßt sich nicht bestimmt angeben. Man hat nur folgenden Maßstab. Der Begriff der Großstaaten und Großstädte ist ein ziemlich feststehender, und wir nennen Hauptbahnen oder Bahnen für den durchgehenden Verkehr jene, welche einen Großstaat durchziehen, indem sie seinen commerziellen Mittelpunkt berühren, oder welche vom Mittelpunkte eines Großstaates zu dem eines benachbarten Großstaates laufen.

II. Eine solche Eintheilung kann sich aber auch auf die Intensität des Verkehrs stützen, die in verschiedenen Abstufungen zumeist von der Volksdichtigkeit abhängt, vom Volksreichthum, von der Entwicklung der Industrie. Dann hätte man zu unterscheiden:

1. Bahnen mit intensivem und
2. Bahnen mit schwachem Verkehr.

Kein Ort der Erde ist absolut dem anderen gleich; keine Linie des Weltverkehrs irgend einer anderen. Im Grunde genommen gibt es daher so viele Arten von Eisenbahnen, als es einzelne Linien gibt. Wenn man daher an eine Eintheilung der Eisenbahnen denkt, so kann dieselbe nur einen relativen Werth haben.

Immerhin läßt sich ein Unterschied machen, je nachdem die Bahnen in solchen Gegenden laufen, wo der Verkehr schon hoch entwickelt, die Produktion energisch, die Bevölkerung dicht ist, oder in solchen, wo die Bevölkerung noch eine dünne, die Produktion erst in den Anfängen der Entwicklung begriffen, das Capital selten, die Städte wenig zahlreich sind. Diese beiden Extreme von Verkehrsbedingungen finden sich bei den Bahnen Englands, Frankreichs, Belgiens und Deutschlands einerseits, bei denen Rußlands, der Türkei und dem westlichen Theile Nordamerika's andererseits.

III. Betrachtet man das Verhältniß mehrerer Bahnen zu einander, so ergibt sich der Unterschied von Hauptbahnen, Zweigbahnen und Verbindungsbahnen.

Jede Zweigbahn und jede Verbindungsbahn ist eine Localbahn, aber nicht umgekehrt. Die Hauptbahnen charakterisiren sich dadurch, daß sie gewissermaßen einen größeren Verkehrsstrom darstellen, in welchen kleinere Verkehrsflüsse, die Zweigbahnen, einmünden. Eine Zweigbahn kann für eine noch kleinere Zweigbahn wieder zur Hauptbahn werden. Verbindungsbahnen sind solche Zweigbahnen, die nicht in eine Sackgasse auslaufen, sondern erbaut werden, um mehrere schon bestehende Bahnsysteme zu verbinden. So namentlich in Städten die kurzen Bahnen, welche die verschiedenen Bahnhöfe miteinander verbinden.

Es ist aber auch möglich, daß mehrere Bahnlinien in einem feindseligen Verhältnisse zu einander stehen. Dieß ist dann der Fall, wenn sie miteinander concurriren.

Eine solche Concurrenz ist vorhanden, sobald zwei geographisch verschiedene Punkte durch mehr als eine Bahnlinie in Verbindung gesetzt sind. So natürlich es auch ist, daß mehrere Concurrenzlinien sich in den Verkehr

theilen müssen, den sonst blos eine Linie besorgen würde und daß daher die wirthschaftliche Bedeutung jeder einzelnen eine verhältnißmäßig geringere ist: so wird es doch im Verlaufe der Eisenbahngeschichte unmöglich, Concurrenzen zu vermeiden.

Sowie in einem Lande statt einiger weniger Linien ein ganzes Netz von Bahnen entstanden war, ergaben sich die Concurrenzen von selbst. Wohin wir auf der Eisenbahnkarte blicken, finden wir sie. Die Concurrenz ist natürlich um so auffälliger, je mehr die concurrirenden Bahnen parallelen Linien sich nähern, je geringer die Differenz zwischen ihrer Länge.

Diese Concurrenz verschärft sich immerwährend mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes.

2. Die Gründung.

Da die Eisenbahnen zu den großartigsten Unternehmungen der Gegenwart gehören, ist es begreiflich, daß schon die Gründung solcher Unternehmungen ein schwieriges und umfangreiches Geschäft ist.

Eisenbahnen werden, sofern sie überhaupt die Bestimmung haben, dem allgemeinen Verkehr, nicht etwa blos dem Interesse einzelner Fabrik- oder Bergwerksbesitzer zu dienen, entweder vom Staat oder von Actiengesellschaften gebaut und betrieben.

Die Actiengesellschaften erbauen die Bahnen zum Zweck des Gewinns und sehen es daher als eine wichtige Aufgabe an, jene Linien auszuwählen, welche bei möglichst geringen Kosten möglichst lebhaften Verkehr versprechen.

Wo dagegen der Staat baut, darf er nicht blos auf den zu erwartenden Gewinn sehen, sondern muß auch höhere staatliche Interessen berücksichtigen. Wenn ein Staat seine reicheren und dichtbevölkerten Gegenden mit Eisenbahnen versehen hat, erfordert es die Gerechtigkeit, daß auch die ärmeren und dünner bevölkerten Gegenden nach und nach ihre Eisenbahnen erhalten, um mit in das Leben des Verkehrs gezogen zu werden. Die Erfolge solcher wirthschaftspolitischer Bahnen zeigen sich vielleicht erst nach Jahrzehnten in der höheren Produktivität und Steuerfähigkeit des Landes.

Die Frage, ob der Staat oder die Actiengesellschaften als Eisenbahngründer den Vorzug verdienen, ist heute ziemlich allgemein zu Gunsten des Staatsbahnsystems entschieden.

Die ersten Eisenbahnen waren Privatunternehmungen. Der Staat verhielt sich zuwartend, ob das neue Verkehrswerkzeug prosperiren werde oder nicht, trat indessen, nachdem das erstere erwiesen war, bald aus seiner zuwartenden Stellung heraus, um selbst Eisenbahnunternehmer zu werden. Die Staatsregierungen wurden dazu veranlaßt theils durch die Aussicht auf finanziell günstige Unternehmungen, theils durch die Absicht, einen so mächtig wirkenden Hebel des öffentlichen Lebens selbst als fürsorgende wirthschaftspolitische Behörde im Interesse des Gesammtwohls vollständig in den Händen zu behalten.

Daß sowohl Staats- als Privatbahnen den Interessen des öffentlichen Verkehrs und jenen der Unternehmer Genüge leisten können, ist durch die Geschichte der Eisenbahnen hinlänglich erwiesen. Während in einigen Staaten, so namentlich in Holland, Württemberg und Baden mit wenigen Ausnahmen fast blos Staatsbahnen auftraten, in England, Frankreich, Oesterreich, Nordamerika und Italien dagegen die Bahnen von Anfang an Privatbahnen waren oder die vom Staat gebauten Bahnen an Privatunternehmer verkauft wurden,

bestanden anderwärts, in Preußen, Belgien, Bayern, Staats- und Privatbahnen nebeneinander.

Die Concessionen. Privateisenbahnen bedürfen sogen. Concessionen, d. h. staatlicher Bewilligung zum Bau und Betrieb. Die Concessionen regeln die Pflichten und Rechte der Privateisenbahnen; sie enthalten Bestimmungen über die Trace, über die Ausführung des Baues und seines Zubehörs (Telegraphen ꝛc.). Hiezu kommen aber noch eine Reihe anderer, mehr oder weniger üblicher Bestimmungen, welche größtentheils enthalten, was der Staat den Unternehmern zur Unterstützung des Unternehmens leistet und was sie andererseits dem Staate zu leisten haben. Der Staat gewährt die Unterstützung der Privatbahnen nicht umsonst; er fordert Gegenleistungen, zu welchen die Concessionäre sich verpflichten müssen. Vorsicht und Mäßigung ist bei der Forderung solcher Gegenleistungen empfehlenswerth, um die Unternehmer nicht abzuschrecken.

Die möglichen und mehr oder weniger üblichen Formen einer Unterstützung der Privatbahnen durch den Staat sind:

I. Zinsgarantie in der Weise, daß der Staat einen gewissen Minimalertrag gewährleistet und daß das, was später zu jenem Minimalertrag noch fehlt, aus der Staatskasse gedeckt wird. Selten wird die Zinsgarantie vom Staate ohne jede Gegenleistung gewährt. Die Gegenleistungen, welche der Staat sich ausbedingen kann, können entweder in einer direkten Rückerstattung der etwa bezahlten Garantiezuschüsse oder in etwas Anderem bestehen. Nachtheilig sind jene Formen der Zinsgarantie, welche das Interesse der Gesellschaften jenem des Staates gegenüberstellen, statt beide aneinander zu fesseln.

II. Uebernahme eines Theiles der Actien durch den Staat empfiehlt sich deshalb für die Staatskasse, weil dabei die äußerste Grenze des von ihr zu bringenden Opfers klar bezeichnet ist. Doch hat diese Art der Unterstützung auch ihre Nachtheile; leichter kann sie von Seite der betheiligten Gemeinden, Kreise ꝛc. gewährt werden, als vom Staate selbst.

III. Vorschüsse zum Baucapital aus der Staatskasse mit billigen Zinsen und Rückzahlungsbedingungen. (In Frankreich öfter angewandt.)

IV. Zuschuß einer bestimmten Summe ohne Zins und Rückersatz.

V. Schenkung von Staatsländereien (Nordamerika).

VI. Erlaubniß zur Mitbenützung bestehender staatlicher Bahneinrichtungen ꝛc.

VII. Ertheilung eines Expropriationsrechtes. Hierin liegt die wichtigste, ja unumgängliche Unterstützung der Privatbahnen durch den Staat. Bei weitem die meisten Eisenbahnunternehmungen wären entweder überaus schwer oder gar nicht ausführbar, wenn jeder Grundeigenthümer, dessen Grundstücke benöthigt werden, verlangen dürfte, was ihm beliebt. Das Expropriationsrecht macht es den Eisenbahnunternehmern möglich, die nöthigen Grundstücke im schlimmsten Falle auch gegen den Willen der Eigenthümer zu einem entsprechenden Preise zwangsweise anzukaufen. Vorzuziehen ist aber der Anwendung des Expropriationsverfahrens immer der gewöhnliche Kaufvertrag.

Es ist begreiflich, daß die Staatsregierungen derartige Unterstützungen von Privatunternehmungen nicht unentgeltlich leisten können und dürfen, sondern sich in der Regel gewisse Gegenleistungen ausbedingen. Die gewöhnlichsten dieser Gegenleistungen sind:

I. Rückerstattung der etwa bezahlten Garantiezuschüsse, falls spätere Reinerträge dieß möglich machen.

II. Gewisse Betriebsbeschränkungen und Leistungen der Privatunternehmer zu Gunsten der Postanstalt. (Mitführung eines eigenen Postwaggons.) Die Post hat in der Regel wiederum für Benützung der Bahn Vergütung zu leisten.

III. Besorgung des für Staatszwecke nöthigen Transportes von Personen oder Sachen gegen festgesetzte Vergütung, und zwar schleunig und nach Maßgabe der vorhandenen Transportmittel. (Militär- und Gefangenentransporte; unentgeltliche oder billigere Beförderung von Post- und Steuerbeamten im Dienste; zeitweise Herabsetzung der Frachtsätze für Lebensmittel bei etwaiger außerordentlicher Theuerung ꝛc.)

IV. Vorbehalt eines Ankaufsrechtes Seitens des Staates. (So in Frankreich, Preußen ꝛc.) Es können später Umstände eintreten, welche es rathsam scheinen lassen, dieses Ankaufsrecht auch auszuüben.

V. Vorbehalt eines Heimfallrechtes Seitens des Staates. Die Concessionen werden in der Regel auf bestimmte Zeit gegeben und an deren Schluß häufig die Bestimmung gesetzt, daß die Bahnen sodann Staatseigenthum werden. Eine Ungerechtigkeit oder Unbilligkeit liegt darin durchaus nicht. Allerdings haben die Capitalisten, wenn der Staat concessionsmäßig sich ein Heimfallrecht ausbedingt, allen Grund, zu prüfen, ob die Concessionsdauer lang genug und das Unternehmen versprechend genug ist, um während der Concessionszeit Ersatz des Bahncapitals aus dem jährlichen Reinertrage erwarten zu lassen. Und wenn dies nicht der Fall ist, müssen die Unternehmer eben, ehe sie ihr Capital riskiren, eine längere Concessionszeit verlangen oder von dem Unternehmen abstehen.

Besser begründet ist ein anderer Einwand gegen das Heimfallsrecht. Man darf nemlich fürchten, daß, wenn die Heimfallszeit sich nähert, die Verwaltung immer weniger auf die Erhaltung der Bahn, auf die Sicherheit und Gemeinnützigkeit des Betriebs, sondern nur mehr auf möglichste Ausnützung der noch vorhandenen Bahncapitalien sehen wird. Indessen hat der Staat die Macht in den Händen, einem solchen Verfahren, falls es sicherheitsgefährlich wird, entgegenzutreten. Und daß die Bahn bis zum letzten Augenblicke der Concession den übrigen Interessen des Publikums (ausschließlich der Sicherheit) wenigstens annähernd entspreche, verlangt ja schon das Interesse der Actionäre.

Die Capitalbeschaffung insbesondere. Die Gründungsgeschäfte der Staatsbahnen sind wesentlich verschieden von jenen der Privatbahnen, indem dabei nicht der Standpunkt des gewinnsuchenden Unternehmers allein, sondern vielfach auch, häufig sogar hauptsächlich jener des sorgenden Wirthschaftspolitikers den Ausschlag gibt.

Beim Baue der Staatsbahnen geht die Initiative bald von der Staatsregierung selbst, bald von den betheiligten Gegenden (Provinzen, Kreisen, Distrikten ꝛc.) aus.

Da die Staatskasse nur in den seltensten Fällen und nur für kleinere Bahnunternehmungen hinreichende Baarmittel zu Handen hätte, müssen die Staatsbahnen in der Regel mit Zuhülfenahme erborgter Capitalien erbaut werden. Um die Zustimmung der Volksvertretung zur Aufnahme von Darlehen zu erlangen, welche für den Eisenbahnbau verwendet werden sollen, bedarf die Regierung natürlich einer hinreichenden Motivirung der fraglichen Eisenbahnlinien. Diese Motivirung findet sie theils in der volkswirthschaftlichen Bedeutung, theils in der finanziellen Rentabilität der Bahnen. Was

die volkswirthschaftliche Bedeutung betrifft, so wirkt bei deren Feststellung die thätige Agitation der betheiligten Localinteressen auf das Lebhafteste mit; bezüglich der finanziell günstigen Linien ist es begreiflich, daß mit dem Staate auch die Privatunternehmung gerne an deren Gründung herantritt.

Da die Gläubiger des Staates aus einer Eisenbahnschuld ihr Guthaben zu einem festen Fuße verzinst erhalten, während die Actionäre der Privatbahnen eine bewegliche Dividende erhalten, so ist die Betheiligung der ersteren eine etwas andere, als der letzteren. Die Besitzer von staatlichen Eisenbahnobligationen sind Gläubiger eines Unternehmers, die Actionäre sind selbst gewissermaßen Theile eines Unternehmers. Die Rentabilität der Bahn ist für den Staatsgläubiger von viel geringerer Bedeutung, als für den Actionär, und zwar von um so geringerer Bedeutung, als der Staat in seinen einträglichsten Linien ein Aequivalent besitzt für die minder einträglichen, als er sich bemüht, seine Eisenbahnschuld rasch zu amortisiren.

Doch besteht auch wieder eine Aehnlichkeit zwischen der Capitalbeschaffung bei Staatsbahnen und jener bei Privatbahnen, indem letztere meistens auch sog. Prioritätsobligationen neben den Actien ausgeben.

Jener Unterschied in der Capitalaufnahme erzeugt einige andere Eigenthümlichkeiten.

Wegen der Actienausgabe werden Privatbahnen viel abhängiger vom Geldmarkte, als Staatsbahnen. Oft gelingt sogar die Actienausgabe für ganz neue Unternehmungen nur in Speculationszeiten; die neue Actienemmission für alte Bahnen hängt vom Cursstande der bisherigen Actien, von der Speculationslust des Geldmarktes 2c. ebenfalls ab.

An das Eisenbahnactienwesen schließt sich das Treiben der Agiotage besonders gerne an, weil bis zur Vollendung der Bahn die Rentabilitätsberechnung völlig und auch später noch theilweise unsicher ist. Daher sind die Eisenbahnactien viel mehr Spielpapiere, als die Obligationen, die der Staat für Eisenbahnanlehen ausgibt.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen der Privatbahnen und die Aufnahme von Eisenbahnanlehen Seitens des Staats sind ganz gleichartige Operationen, beide viel weniger von der Lage des Geldmarktes abhängig, als die Ausgabe von Actien.

Die Möglichkeit oder Leichtigkeit, ein Eisenbahnanlehen aufzunehmen, sowie die jeweilige Höhe des Realzinsfußes oder des Emissionscurses (bei einem bestimmten Nominalzinsfuß) hängen zunächst von der Lage des Geldmarktes ab; sodann aber vom regelmäßigen Credit des Schuldners. Ein Staat mit guter Finanzlage erhält Eisenbahncapitalien billiger, als Privatunternehmer. Ein Staat mit schlechter Finanzlage dagegen theurer.

Im Allgemeinen haben in Bezug auf die Capitalschaffung die Staatsbahnen den Vorzug vor den Privatbahnen und verlieren denselben nur bei außerordentlicher Zerrüttung der Staatsfinanzen.

3. Der Bau.

Eisenbahnbau-Oekonomie. Unter Eisenbahnbauökonomie versteht man die Gesammtheit jener Grundsätze, nach welchen die den gegebenen geographischen und commerziellen Verhältnissen am meisten entsprechende Bauart des Eisenbahnkörpers ausgewählt und durchgeführt wird.

Es handelt sich also bei der Eisenbahnbauökonomie zunächst darum, ob

die geographischen Verhältnisse und der zu erwartende Verkehr der Bahn den Bau einer Primärbahn, einer dem extensiven Verkehr dienenden oder einer bloßen Localbahn rechtfertigen.

Je nachdem dieß der Fall ist, wird dann bei den Grunderwerbungen, bei den Erd- und Kunstarbeiten, bei der Gestaltung des Schienenweges, der Stations- und Bahnhofsanlagen wie bei der Ausstattung der Bahn mit Fahrmaterial darauf zu sehen sein, daß all' diese Einzelnheiten mit einander ein harmonisches Ganzes bilden. Es müssen also die Baukosten richtig vertheilt werden.

Bei der Wahl der Bauart darf man nicht allein die gegenwärtigen Verhältnisse in Betracht ziehen, sondern es ist auch zu berücksichtigen, ob die entscheidenden Umstände auf sehr lange Zeit hin verhältnißmäßig constante sein werden, oder ob zu erwarten ist, daß die Bedingungen, welche jetzt für eine bestimmte Bauart sprechen, sich ändern werden.

Werden insbesondere Bahnen gebaut, welche einem zur Zeit schwachen Verkehr dienen sollen und ist die Möglichkeit vorhanden, daß innerhalb eines gewissen Zeitraums der stärker werdende Verkehr auch ein leistungsfähigeres System verlangt: dann wird man in der Gegenwart schon nach einem System greifen müssen, welches eine Steigerung seiner Leistungsfähigkeit gestattet.

Im andern Fall ist die Wahl eines billigen Systems, welches keine Steigerung seiner Leistungsfähigkeit gestattet, gerechtfertigt.

Tiefer in die Geheimnisse der Eisenbahnbauökonomie einzudringen, ist allein dem Techniker gestattet. Was vom rein wirthschaftlichen Standpunkte sich beurtheilen läßt, ist hier sehr wenig. Vor allem gelten folgende Hauptgrundsätze:

1. Was für den Moment am wenigsten kostet, ist keineswegs immer das Beste. Stets muß bei allen Theilen des Baues nicht allein die Wohlfeilheit, sondern auch die Sicherheit und die Dauerhaftigkeit im Auge behalten werden. Aus diesen drei Factoren zusammen resultirt erst die vorzüglichste Qualität des Baues.

2. Man baut nicht nach der Schablone, sondern jede Bahn, jede Oertlichkeit stellt bestimmte Ansprüche an die Eisenbahnbauökonomie. Wenn auch gewisse allgemeine Regeln feststehen, so lassen dieselben doch immerhin einigen Spielraum; sie ändern sich auch langsam mit den Fortschritten der Technik.

3. Man baut nicht allein für die Gegenwart, sondern auch für die Zukunft. Manches, was, wenn man blos die Gegenwart berücksichtigen wollte, Verschwendung genannt werden könnte, wird weise Vorsicht, wenn man die Zukunft berücksichtigt, und manche Knauserei der Gegenwart rächt sich dadurch, daß man in Zukunft viel größere Ausgaben zu machen hat, weil man eine mäßige Ausgabe in der Gegenwart scheute.

4. An allem darf eher gespart werden, als an jenen Bauausgaben, die für die Sicherheit des Betriebs nöthig sind. Aber auch da ist ein Uebermaß zu vermeiden.

5. Die einzelnen Theile des Baues müssen in ihrer Oekonomie harmonisch zusammengefügt sein. Solider und kostspieliger Unterbau fordert entsprechende Gestaltung des übrigen und umgekehrt.

Verschiedene Arten des Baues. Man unterscheidet hier:

a) Die Eisenbahnen ersten Ranges, welche dem intensiven, internationalen Verkehr dichtbevölkerter Länder dienen und mit allen Verkehrsmitteln die Concurrenz aushalten sollen, verlangen eine Trace, welche in horizontaler und

verticaler Richtung möglichst wenig von der geraden und ebenen Linie abweicht. Ob kleinere Städte, und selbst solche von mittlerer Größe, durch die Bahn berührt werden oder nicht, ist für solche Bahnen nicht so wichtig, um eine Abweichung von der nächsten Linie zu rechtfertigen. Denn die größeren Städte schließen sich von selbst durch Zweigbahnen an. Die Eisenbahnen ersten Rangs haben aber nicht die Aufgabe, Städte zu verbinden, sondern zwischen den commerciellen Mittelpunkten entfernter Länder den Verkehr zu vermitteln.

Billigkeit und Schnelligkeit des Transports verlangen auf diesen Bahnen eine bedeutende Verringerung der Betriebskosten durch Vermeidung von Steigungen und Krümmungen. Eine Bahn, welche Hügel und Thäler umgeht oder übersteigt, statt sie zu durchbrechen und zu überbrücken, verursacht viel höhere Betriebskosten wegen Mehrverbrauch an Brennmaterial; sie kann nicht massenhaft und nicht schnell genug befördern und läuft Gefahr, durch eine andere zweckmäßigere und kürzere Linie Concurrenz zu erhalten.

Wie weit bei solchen Bahnen ersten Ranges Steigungen und Krümmungen zu reduziren sind, läßt sich natürlich nur für jeden speziellen Fall angeben; daß die Steigungen nicht über 20—30 Fuß auf die geogr. Meile betragen sollen, ist wohl ein sehr weit gehendes Verlangen. Noch störender als Steigungen sind vielleicht die Curven, namentlich wegen der größeren Gefahr, welche sie für Schnellzüge bedingen.

b) Es gibt auch Hauptbahnen mit schwachem Verkehr. Denn in manchen sehr ausgedehnten Ländern ist der Verkehr noch wenig entwickelt und müssen deßhalb die Bahnen, um zu rentiren, wohlfeil gebaut werden. Dort haben sie die Aufgabe, Vorläufer späterer, vollständiger ausgerüsteter Linien zu sein, das volkswirthschaftliche Leben weiter Gegenden aufzuschließen und der Civilisation den Weg zu brechen, bis das Maaß des anwachsenden Verkehrs die Herstellung completer Bahnen als wirthschaftlich gerechtfertigt erscheinen läßt. In solchen Ländern können auch Bahnen mit dürftigem Verkehre die Längen-Dimensionen der größten Hauptbahnen erreichen.

Diesen Charakter haben namentlich viele der außereuropäischen Bahnen, in Europa jene Rußlands und andere.

Bei solchen Bahnen pflegen die Anforderungen an Schnelligkeit mäßig zu sein; man braucht deßhalb Curven und Steigungen nicht zu scheuen; die Betriebsmittel müssen darnach eingerichtet sein. Das Hauptaugenmerk muß bei solchen Bahnen auf die mögliche Gestaltung des zukünftigen Verkehrs gerichtet sein. Ist eine sehr rasche Vermehrung dieses Verkehrs zu erwarten, so muß namentlich bei den Grunderwerbungen, Brücken, Tunnelbauten 2c. die Nothwendigkeit eines zweiten Geleises, größerer Bahnhöfe 2c. in Rücksicht gezogen werden. Steht dagegen ein Anwachsen des Verkehrs noch in unberechenbarer Ferne, so mögen solche Bahnen, um zu rentiren, billig bauen, um so rasch als möglich nicht allein ihr Capital verzinsen, sondern auch amortisiren zu können und daher in Allem ihren Schwerpunkt im gegenwärtigen Verkehr suchen, um so mehr, als sie vielleicht bald durch Concurrenzbahnen Einbußen erleiden können.

c) Bahnen mit lebhaftem Localverkehre, sofern sie nicht etwa ausschließlich in Bergwerksbezirken liegen und vorzugsweise zum Transport von Kohlen, Erzen 2c. dienen, haben verhältnißmäßig weniger von den durch politische Ereignisse herbeigeführten ungünstigen Handelsconjuncturen zu leiden und solche Bahnen haben am wenigsten die Anlage von Concurrenzlinien zu fürchten. Mit der Erweiterung des Eisenbahnnetzes, mit der stets schärfer werdenden

Concurrenz auf den Hauptverkehrslinien werden die Eisenbahnen darauf hingewiesen, alle Quellen des Verkehrs aufzuschließen, um sich dauernde Zuflüsse zu sichern.

Gegenwärtig muß ein großer Theil der Hauptbahnen noch darnach trachten, das Verkehrsgebiet der Hauptlinien durch Verlängerung und Abzweigung derselben, durch Fusion mit angrenzenden Bahnen, durch den Bau neuer Linien im Charakter der Hauptbahnen zu erweitern und dadurch von der Concurrenz unabhängig zu werden. Daneben ist aber das leichteste Mittel zur Hebung inneren Verkehrs die Förderung der Anlage von Localbahnen.

Solche Bahnen mit starkem Verkehr dürfen in Bezug auf die Solidität des Baues von den frequenten Hauptbahnen nur wenig abweichen, etwas mehr hinsichtlich der Steigungen und Krümmungen, der Bahnhofsanlagen und namentlich hinsichtlich des Betriebes.

d) Die reinen Localbahnen (Vicinalbahnen) haben die Aufgabe, weniger belebte Gegenden, kleinere Industriebezirke mit weniger bedeutendem Verkehr zu verbinden. Sie eignen sich vorzugsweise für den Localverkehr zwischen kleineren Städten, großen Industriedörfern, ausgedehnten Rohproduktenlagern, wichtigen Forsten, namentlich auch für den Verkehr auf Inseln, welche mit dem, dem großen Verkehr dienenden Eisenbahnnetze nicht in Zusammenhang gebracht werden. Ihr Nutzen ist noch immer nicht hinreichend gewürdigt worden, nicht etwa, als ob man ihn nicht eingesehen hätte, sondern vielmehr deshalb, weil die Bestrebungen, gewissen Orten Eisenbahnverbindungen zu verschaffen, meist darauf ausgingen, diese Orte an Hauptlinien zu situiren. Auf diese Weise haben oft kleine Ortschaften und Industrieplätze mit Anwendung hoher Kosten Hauptbahnen erhalten, das heißt die Hauptbahnen wurden zu Gunsten dieser Orte von der geraden Linie abgelenkt, obgleich Localbahnen (mit Anschluß an die Hauptbahn) viel praktischer gewesen wären, indem sie nicht allein ihr Baucapital besser verzinst hätten, sondern auch leichter in größere Nähe der Orte und Produktionsplätze zu bringen gewesen wären, als die Hauptbahnen. Hätte man von Anbeginn darauf geachtet, überall Netze von Hauptbahnen ohne Berücksichtigung kleinerer und mittlerer Orte anzulegen, so wäre das Eisenbahnwesen viel vollkommener, als dies heutzutage der Fall ist. Es ist merkwürdig, daß, nachdem doch bei den Vorläufern der Eisenbahnen, bei den Landstraßen, eine so scharfe und nützliche Unterscheidung von Haupt- und Nebenlinien längst üblich ist, bei den Eisenbahnen diese Unterscheidung noch nicht recht durchdringen konnte.

Die Projectirung. Während man unter Bahnrichtung blos die im Allgemeinen angedeutete Linie einer zu erbauenden Bahn versteht, das heißt die Endpunkte und etwa einen oder ein paar der wichtigsten Punkte innerhalb der Bahn, ist die Bahntrace die genau festgestellte horizontale und vertikale Lage der Bahn zur Erdoberfläche. Der Theorie nach geht die Bestimmung der Bahnrichtung der Bestimmung der Trace voraus; aus praktischen Gründen aber hängen beide zusammen. Die Bestimmung der Trace und ihre Bearbeitung durch Anfertigung von Bauplänen und Kostenvoranschlägen nennt man die Projectirung einer Bahn. Sie muß dem Beschlusse, ob eine Bahn gebaut werden soll oder nicht, vorangehen, denn ehe man weiß, ob ein Bau ausführbar ist und wie viel er beiläufig kosten wird, kann sich Niemand auf ein Unternehmen einlassen.

So läßt der Staat beim Staatseisenbahnbau die Bestimmung der Bahntrace in ihren wesentlichsten Punkten (ein sog. generelles Project) vorangehen,

weil er unnöthige Versuche und Kosten vermeiden will und ebenso verlangt er auch von Privatunternehmern den Nachweis, daß eine solche allgemeine Projectirung mit Erfolg stattgefunden hat.

Deßhalb verlangt das preußische Eisenbahngesetz eine vorgängige sorgfältige Prüfung des Planes und behält dem Handelsministerium die Genehmigung der Bahntrace durch alle Zwischenpunkte vor (§. 1 und 4), während die österreichische und bayerische Verordnung sogar eine besondere staatliche Bewilligung zu den Vorarbeiten (Projectirungsconcession) zur Voraussetzung der Ertheilung der Bauconcession gemacht haben.

Zur Projectirung einer Bahn gehören sowohl gediegene technische, als volkswirthschaftliche Kenntnisse, um die Trace so zu gestalten, daß allen Erfordernissen eines soliden und billigen Baues und eines vortheilhaften Betriebes Genüge geleistet wird. Die Bauwürdigkeit einer Linie mit Berücksichtigung der möglichen Varianten und Concurrenzlinien kann man nur beurtheilen, wenn man nicht allein die Schwierigkeiten und Kosten des Baues zu berechnen vermag, sondern auch die Betriebskosten und den Ertrag der Linie aus den richtigen Erhebungen des zu erwartenden Verkehrs. Es handelt sich also nicht allein um die Baukosten, sondern es sind zur Beurtheilung verschiedener Baulinien für jede derselben dem Baukapital auch die zu kapitalisirenden Betriebskosten zuzurechnen und der zu kapitalisirende Ertag gegenüberzustellen, wodurch sich erst für jede Linie ein Gesammtbild der zu erwartenden Rentabilität gestaltet. Erst die Vergleichung dieser Gesammtbilder entscheidet über die Bauwürdigkeit der einen oder anderen von mehreren Eisenbahnlinien.

Systeme der Verdingung. Von Wichtigkeit in Bezug auf die Oekonomie des Baues sind die verschiedenen Systeme der Verdingung. Diese Systeme sind abgestuft von jenem, wobei die Eisenbahnverwaltung den Bau bis in's Detail selbst durch eigene Beamte ausführen läßt bis zu jenem, wo sie den ganzen Bau einem Unternehmer überläßt. Es scheint, als ob zur Zeit die Urtheile über die verschiedene Güte dieser Systeme noch immer nicht ganz festbegründet seien. Man unterscheidet:

I. Den Regiebau oder Klein-Accord.
II. Den Accordbau mit Nachmessung.
III. Die Preislisten-Entreprise.
IV. Die Pauschsummen- (General-) Entreprise.
V. Den gemischten Bau.

Ausführung des Baues. Sehr häufig treten den nächsten Verbindungslinien zweier örtlich verschiedener Punkte mannigfache Hindernisse entgegen in der verticalen Bodengestaltung: Hügel, Gebirgsketten, Thäler, Gräben, Gewässer. Was für Mittel gebraucht werden sollen, um diese Hindernisse zu überwinden oder ihnen auszuweichen, das ist eine Frage, welche in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung zahlreicher Umstände, namentlich auch der Betriebsbedingungen, beantwortet werden muß.

Man hat im Wesentlichen drei Methoden, derartige Hindernisse zu behandeln:

I. Bestehen die Hindernisse in Anhöhen und Vertiefungen, so liegt es nahe, dieselben durch Steigungen und Gefälle zu überwinden. Dies ist allerdings das einfachste und bei nur mäßigen Steigungen wohlfeilste Auskunftsmittel für den Bau, erhöht aber wegen des zur Ueberwindung von Steigungen nöthigen Kraftaufwandes später die Betriebskosten.

Wo Steigungen und Gefälle absolut nothwendig sind, ist man bestrebt,

so zu bauen, daß die Abweichungen von der horizontalen Linie nirgends mehr betragen, als 1 : 40, d. h. 1 Meter Steigung auf 40 Meter Bahnlänge. Allerdings mußten einzelne Bahnen wegen außerordentlicher Terrainschwierigkeiten auch von diesem Grundsatze abweichen.

II. Die andere Methode besteht in der Umgehung der Bodenhindernisse mittelst Krümmungen. Durch solche Umwege werden zwar in der Regel die Kosten der Grunderwerbung größer, die Linie etwas länger und der Betrieb erfordert mehr Zeit und mehr Kraft, als wenn man die horizontale und gerade Linie hätte einhalten können. Wo übrigens Krümmungen nöthig sind, achtet man darauf, sie (der Sicherheit wegen) mit möglichst langen Radien anzulegen.

Da, wo die Bahnen billig gebaut werden mußten und man auf die Schnelligkeit des Betriebs nicht so sehr Rücksicht zu nehmen hatte, erscheinen die Bahnen vielfach gewunden, oft auf lange Strecken den Biegungen der Flußthäler folgend, wie dies z. B. bei der sächsisch-böhmischen Bahn im Elbthale der Fall ist.

Uebrigens sind keineswegs Bodenhindernisse allein Ursache der Bahnkrümmungen. Die letzteren haben auch ökonomische Gründe: Berührung oder Vermeidung von Ortschaften, Einfahrten in Bahnhöfe und dergleichen.

III. Unter Umständen ist es den wirthschaftlichen Grundsätzen am entsprechendsten, die von der mannigfaltigen geographischen Bodengestaltung gebotenen Hindernisse durch Kunstbauten zu beseitigen. Wann von denselben Gebrauch gemacht werden soll, läßt sich keineswegs im Allgemeinen bestimmen. Dies muß in jedem einzelnen Falle geschehen unter Berücksichtigung aller auf den Bau und den Betrieb einwirkenden Umstände, unter sorgfältiger Berechnung der Kosten der Kunstbauten gegenüber jenen Kosten, welche ohne Anwendung von Kunstbauten durch Umgehung der Hindernisse oder durch Ueberwindung derselben mittelst Steigungen und Gefällen für Bau und Betrieb erwachsen. Durch Anwendung von Kunstbauten wird der Bau theurer; aber der Betrieb ökonomischer, theils wegen Vermeidung von Steigungen und Gefällen, theils wegen Hinwegfall von Umwegen. Es läßt sich daher im Allgemeinen nur der Grundsatz aufstellen, daß, je stärker voraussichtlich eine Bahn benützt werden wird, um so mehr Veranlassung gegeben ist, unter Vermeidung von Steigungen, Gefällen und Umwegen die gerade horizontale Linie durch Kunstbauten herzustellen.

Die Kunstbauten sind Brücken, welche jetzt mehr und mehr aus Eisen gefertigt werden; Tunnels, deren Kosten von der Länge, der Art des Bodens &c. abhängen; Einschnitte und Dämme.

Spurweite und Geleise. Die Spurweite, d. h. die Entfernung der beiden Schienenreihen von einander (im Lichten) ist eine der wichtigsten Fragen der Eisenbahnbauökonomie. Geringere Spurbreite, billigerer Bau, leichtere Transportwerkzeuge, weniger rascher Verkehr stehen im Zusammenhang, während die breitere Spurweite viel theurer zu stehen kömmt, lebhaften raschen Massenverkehr und entsprechendes Fahrmaterial voraussetzt.

Es entstand schon für die ersten Bahnen die Frage, ob bei allen Bahnen die gleiche Spurweite angewendet werden sollte, um den directen Uebergang der Wagen von einer Bahn auf die andere zu ermöglichen, oder ob, dem verschiedenen ökonomischen Charakter der Bahnen entsprechend, mehrere Spurweiten anzuwenden seien, und wann von dieser, wann von jener Anwendung gemacht werden sollte.

In Deutschland ist die Spurweite der Locomotivbahnen vorschriftmäßig 1 Meter 43 Centimeter 52 Millimeter oder 4′ 8½″ engl., dagegen beträgt sie bei Pferdebahnen nur bis 30″.

Bahnen werden bald mit einem, bald mit zwei Geleisen erbaut; mehr als zwei Geleise finden sich selten nebeneinander, meist nur auf kurzen Strecken in der Nähe von Hauptverkehrsknoten.

Es ist nicht leicht zu entscheiden, ob eine Bahn ein oder zwei Geleise erhalten soll. Für jeden lebhaften Betrieb sind Doppelgeleise ein dringendes Erforderniß. Fast sämmtliche Bahnen Deutschlands wurden aber bei ihrer Entstehung mit nur einem Geleise erbaut. Gleiches geschah in den meisten übrigen Ländern mit wenigen Ausnahmen. Erst als sich der Verkehr bedeutend hob, mußte für zweite Geleise gesorgt werden.

Durch die Herstellung mehrerer Geleise werden die Baukosten vergrößert; aber der Betrieb kann ein rascherer werden, weil bei Doppelgeleisen das Begegnen und Kreuzen der Züge nicht, wie bei einfachen, auf die Stationen beschränkt ist. Unglücksfälle und Beschädigungen können bei eingeleisigen Bahnen den Verkehr hemmen, bei doppelgeleisigen nicht leicht.

Die Sicherheit des Verkehrs ist indessen bei Doppelgeleisen nicht größer, als bei einfachen; sie kann sogar geringer werden, weil bei Unterbrechungen des einen Geleises das andere für beide Verkehrsrichtungen benutzt wird, was leicht Irrthümer im Signalwesen und in der Weichenstellung veranlassen kann.

Zu militärischen Zwecken bei Kriegsfällen haben sich mehrgeleisige Bahnen als besonders brauchbar erwiesen.

Bahnhöfe. Die Wichtigkeit der Bahnhöfe für die Eisenbahnökonomie liegt darin, daß eine gute Anlage derselben große Ersparnisse im Betriebe erzielen kann und die Wahl ihrer Stellung allein schon von großem Einfluß auf die Zukunft der Bahn werden kann.

Man unterscheidet:

1. Hauptstationen, d. h. jene größeren Bahnhöfe, welche entweder an Enden von Eisenbahnen liegen oder an denen wenigstens Züge anfangen und enden;

2. Zwischenstationen, welche so bedeutend sind, daß an ihnen entweder alle oder doch die überwiegend meisten Züge anhalten;

3. Nebenstationen, hauptsächlich für Vermittlung des Lokalverkehrs. Die kleinsten heißen Haltestellen.

4. Der Betrieb.

Allgemeines. Der Eisenbahnbetrieb soll das durch Bau und Ausrüstung geschaffene Capital mit Hülfe ständiger Arbeitskräfte fruchtbar machen. Diese Aufgabe verlangt einerseits möglichst vollkommene Leistung, andererseits möglichste Kostenersparniß.

I. Als positive Leistung verlangt man vom Eisenbahnbetriebe:

1. Schnelligkeit, erzielt durch technische Vollkommenheit des Weges, der Fahrzeuge und bewegenden Kräfte, wie durch die ganze Anordnung und Einrichtung (Züge mit verschiedener Schnelligkeit für die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse; verschiedene Beförderungsarten der Güter 2c.).

2. Sicherheit in allen Zweigen des Dienstes.

3. Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Betriebs, insbesondere pünktlichen Abgang und Ankunft.

4. Bequemlichkeit für Güter-, wie für Personentransport.

5. Ordnung und Klarheit in den wechselseitigen Ansprüchen von Publikum und Eisenbahnen.

6. Wohlfeile Benützung im Personen- wie Gütertransport.

II. Nach der negativen Seite hin verlangt der Grundsatz der Wirthschaftlichkeit möglichste Ersparnisse an den Selbstkosten der Transportleistung. Diese Anforderung steht zwar im Allgemeinen im Widerspruche mit jenen positiven Anforderungen; in vielen Einzelheiten ist aber eine Versöhnung dieses Widerspruches möglich und zwar durch das Streben, einen möglichst massenhaften Verkehr zu erzielen.

Grundform des Betriebs. Als verschiedene Grundformen des Betriebs sind zu unterscheiden:

Verwaltung durch den Eigenthümer selbst und Verpachtung. Dieser Unterschied ist von besonderer Wichtigkeit hinsichtlich des Betriebs der Staatsbahnen.

I. Die eigene Verwaltung der Staatsbahnen macht es allein möglich, die Vortheile, die das Staatsbahnwesen überhaupt haben kann, geltend zu machen. Die eigene Verwaltung des Staates läßt sich auch technisch und ökonomisch mindestens eben so gut einrichten, als diejenige einer Gesellschaft.

II. Verpachtungen von Staatsbahnen an Privatunternehmer sind schon öfter durch Regierungen, die sich in bedrängter Finanzlage befanden, geschehen. Ueber den Inhalt der Pachtverträge entscheiden in solchen Fällen nicht volkswirthschaftliche Interessen, sondern die jeweilige Finanzlage, die Nothwendigkeit, sofort große Summen zu erhalten ꝛc. Meistens wird dabei der Pachtzins auf einmal oder in wenigen großen Raten im Voraus bezahlt. Für den Inhalt der Pachtverträge bei kleineren Strecken und namentlich Grenzstrecken sind oft nicht nur wirthschaftliche Erwägungen maßgebend, sondern der Wunsch, günstigen Anschluß zu erreichen.

Elemente des Betriebs.

Drei Elemente sind es, aus welchen die Gesammtaufgabe der Eisenbahnverwaltung zusammengesetzt ist, nämlich:

I. Ein ökonomisches, welches die Beischaffung der Transportgegenstände, deren Verladung, Transport und Ablieferung besorgt, die Preise des Transports bestimmt, die Kosten und Einnahmen berechnet und verbucht und die angemessene Verwendung der Reinerträge besorgt.

Man hört oft als sogenannten Grundsatz ausgesprochen: Eisenbahnen müssen kaufmännisch betrieben werden; was mit anderen Worten so viel heißen soll, als: die Eisenbahnverwaltungen müssen jeden Vortheil, der sich ihnen bietet, zu Nutze machen und jedes Mittel ergreifen, welches geeignet ist, eine Steigerung der Einnahmen herbeizuführen. Damit sollen die rücksichtslosen Concurrenzmaßregeln, die ausnahmsweisen Begünstigungen von Spediteuren, Grossisten und dergl. mehr gerechtfertigt werden. Jener Grundsatz ist aber falsch.

Es wird einem Kaufmann Manches gestattet werden, was einer Eisenbahnverwaltung nicht wohl ansteht. Der Gesichtskreis des Kaufmanns ist ein anderer; er hat zunächst seinen eigenen Vortheil in's Auge zu fassen. Eine Eisenbahn, welche immer daran denken muß, daß sie mit großen, allgemeinen Interessen verwachsen ist, darf nicht diese Interessen wegen eines momentanen Vortheils außer Acht lassen.

II. Ein technisches, welches dafür sorgt, daß Bahn und Betriebsmittel vorhanden und in gutem Stande seien, so daß der Transport schnell und sicher geschehen kann.

Man unterschätzt gewöhnlich die Wichtigkeit der Betriebsverbesserungen gegenüber den Fortschritten im Eisenbahnbaue. Die großen Fortschritte im Eisenbahnwesen beruhen viel mehr auf den Betriebsverbesserungen, insbesondere auf den Fortschritten der Maschinenfabrikation, während der Fortschritt im eigentlichen Bau des Bahnkörpers viel weniger wichtig, zum Theil sogar nur von localer Bedeutung ist.

Dies zeigt sich schon an der Geschichte der Eisenbahnen. Von den althellenischen Steingeleisen bis zur heutigen Schienenstraße ist ein viel geringerer Fortschritt, als von den griechischen Wagen bis zur modernen Locomotive; ein Fortschritt, welcher bei Weitem nicht diese Kühnheit des menschlichen Gedankens beanspruchte, sondern vielfach durch den Zufall und die einfachsten technischen Schlußfolgerungen erzielt werden konnte. Auch die kecke Anwendung stärkerer Curven, worin die Nordamerikaner vorangingen, sowie die Anwendung starker Steigungen, die zuerst bei deutschen Bahnen üblich wurden, sind nicht den Fortschritten des Eisenbahnbaues, sondern jenen des Maschinenbaues zuzuschreiben.

III. Ein juristisches, welches dafür zu sorgen hat, daß Alles, was die anderen beiden Elemente thun, den Staatsgesetzen und den speciell für die Bahnen gültigen Rechtsregeln entspreche, sowie daß die Rechte, welche die Bahnen ihrerseits beanspruchen dürfen, in keiner Weise verletzt werden.

Eintheilung der Betriebsgeschäfte. In Deutschland zerfällt die Betriebsverwaltung in fünf hauptsächliche Theile:

I. Personen- und Gepäckbeförderung, sowie Ueberwachung des Dienstes auf den Stationen.

II. Ueberwachung und Besorgung des Gütertransports.

III. Unterhaltung der Bahn und ihres Zubehörs.

IV. Beschaffung der Transport- und Zugkraft nebst Magazinsverwaltung.

V. Besorgung des Rechnungswesens und der Controle.

In Frankreich herrscht so ziemlich dieselbe Eintheilung. Dort hat man indessen den Güterdienst noch in einen schnellen und langsamen getrennt. In England ist die Organisation etwas anders.

Verhältniß von Verkehr, Bau und Betrieb. Verkehr, Bau und Betrieb müssen sich gegenseitig entsprechen. Die verschiedene Intensität und Extensität, die verschiedenen Gegenstände des Verkehrs fordern nicht allein verschiedene Arten des Baues, sondern auch verschiedene Formen des Betriebs. Es wäre sehr verfehlt, wollte man einem schwächeren Verkehr dieselbe Bauart und dasselbe Betriebsmaterial zur Verfügung stellen, wie einem weit stärkeren und etwa die Transportleistung bloß insoweit nach der Stärke des Verkehrs modificiren, als man mehr oder weniger Züge laufen läßt. Streng genommen müßte mit der Stärke des Verkehrs auch jedes einzelne Detail in Bau, Betriebsmitteln und Administration stärker, ausgedehnter, kunstvoller und complicirter werden.

Aber dieses Anpassen der Bau- und Betriebsformen an die mannigfachen Qualitäten und Quantitäten der Verkehre hat seine Grenzen darin, daß die Verkehre nicht gleich bleiben, sondern sich ändern und daß, wenn ihnen die Bau- und Betriebsformen ganz genau angepaßt wären, diese auch sich mit den Aenderungen

des Verkehrs fortwährend ändern müßten. Dieß wäre unwirthschaftlich, weil zu kostspielig; und man wird sich also darauf beschränken müssen, die Gesammtheit von Bau und Betrieb dem Verkehr um so inniger anzupassen, je constanter derselbe zu bleiben verspricht; in den Details dagegen wird man Bau und Betrieb um so genauer dem Verkehr entsprechend gestalten können, je weniger kostspielig eine dem etwa zunehmenden Verkehr entsprechende Aenderung sein wird. Die festesten, die unveränderlichsten Theile des Eisenbahncapitals also müssen für die längste, die flüssigsten, die veränderlichsten Theile dagegen für die kürzeste Zeit dem Verkehr entsprechen. Letztere sind für die Gegenwart, erstere für die Zukunft.

Die Fahrpläne. Die Aufstellung von Fahrplänen ist absolut nothwendig zur Erhaltung der erforderlichen Ordnung in dem vielverzweigten Geschäfte des Eisenbahnbetriebs. Die Grundbedingungen des Betriebs: Sicherheit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit hängen durchaus von der Aufstellung der Fahrpläne ab.

Der Fahrplan ist die feste Anordnung der Fahrzeit, der Zahl und Art der Bahnzüge, der Kreuzungen, Aufenthalte und Anschlüsse.

Die Aufstellung geeigneter Fahrpläne gehört zu den schwersten Aufgaben der Betriebsverwaltung. Es muß mit möglichster Einfachheit und Sparsamkeit, mit möglichster Fernhaltung aller die Sicherheit des Betriebs bedrohenden Gefahren, den Anforderungen des ganzen riesenhaften modernen Verkehrs entsprochen werden.

Dabei kann die Eisenbahnverwaltung unmöglich allen Wünschen des Publikums entsprechen. Es gilt daher hier wie bei der Gründung und beim Baue der Bahnen, die wichtigsten und allgemeinsten Interessen des Verkehrs heraus zu finden und in erster Linie zu berücksichtigen und die Befriedigung der weniger wichtigen Forderungen erst in zweiter Linie zu versuchen.

Verschieden sind oftmals die Bedürfnisse des durchgehenden und des Lokalverkehrs. Es lassen sich für die Behandlung dieser Gegensätze wenig allgemein gültige Regeln aufstellen. Bei Bahnen, welche für den Lokalverkehr oder für den durchgehenden Verkehr, für den Personen- oder für den Güterverkehr vorzugsweise gebaut sind, muß die betreffende Verkehrsgattung auch bei der Aufstellung der Fahrpläne vorzugsweise berücksichtigt werden. Aber der Verkehr verschiebt sich von selbst im Laufe der Zeit und die Bahnen verschieben ihn noch mehr, so daß oft die beim Baue im Auge gehabten Interessen zurücktreten gegen solche, die im Laufe des Betriebs auftauchen.

Durch die Aufstellung der Fahrpläne wird die Rentabilität einer Bahn wesentlich mit bedingt. Es muß daher die Bestimmung der Fahrpläne zunächst den Bahnverwaltungen überlassen bleiben. Diese werden insbesondere bestrebt sein, von Nachbarbahnen, Posten und Schifffahrtsunternehmungen günstige Anschlüsse zu erhalten.

Eine Erleichterung bei der Aufstellung der Fahrpläne liegt darin, daß die Eisenbahnnetze keineswegs auf einmal, sondern allmählig zu ihrer jetzigen Ausdehnung gekommen sind. Jede neue Linie trat mit gewissen Ansprüchen hinsichtlich des Betriebs hervor und in Verbindung mit den vorhandenen Linien. Es gilt nun, bei jeder neu gebauten Linie deren specielle Betriebsansprüche zu prüfen und dieselben mit dem für die älteren Linien bereits im Lauf der Zeit herangewachsenen Fahrplan in Verbindung zu bringen. Dabei hat meistens der Betrieb der neuen Linie sich dem Fahrplan der älteren einzuschmiegen; häufig werden aber auch ältere Fahrpläne durch den Betrieb neuer Linien verändert.

Für jede einzelne Linie erwachsen bald eine Reihe von Erfahrungen, welche bei der weiteren Feststellung und Abänderung der Fahrpläne benützt werden können.

Die Betriebsreglements. Die Ordnung des Verhältnisses zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen findet ihren Ausdruck in den sog. Betriebsreglements. Ein Betriebsreglement ist die Gesammtsumme von Ordnungen und Bedingungen, unter denen die Bahn die Verpflichtung zur Beförderung im regelmäßigen Verkehr gegenüber dem Einzelnen übernimmt. Das Verkehrsreglement bezieht sich daher auf alle einzelnen, bei dieser Beförderung entstehenden Verhältnisse, als Fahrkarten, Frachtbriefe, Tarife, Lieferzeit, Auf- und Abgabeordnung der Güter, Verpackung derselben und Haftung der Bahn.

Dienst- und Verkehrsreglement dürfen einander nicht widersprechen; gegenüber dem Publikum ist das Verkehrsreglement rechtlich ein Vertragsentwurf, den der Einzelne eingeht, sobald er die Bahn benützt. Das Verkehrsreglement vertritt rechtlich den Frachtvertrag.

Es regelt den Transport von Personen, Gepäck, Gütern, Thieren und anderen Gegenständen, indem es namentlich die Art der Uebernahme, der Beförderung, der Ablieferung und gegenseitigen Haftbarkeit bestimmt.

Alle von den Eisenbahn-Betriebsreglements gegebenen Vorschriften und Bestimmungen sind als (stillschweigend) verabredete Nebenbestimmungen des Eisenbahntransportvertrags aufzufassen. Von demselben Standpunkte aus sind auch die den Reglements offenbar untergeordneten, die Fahrpreise und Fahrzeiten betreffenden Bestimmungen der öffentlich bekannt gemachten Tarife und Fahrpläne zu betrachten.

Daß die Bestimmungen des Betriebsreglements als stillschweigend unter den Parteien verabredete Transportbedingungen anzusehen sind, ist selbst dann anzunehmen, wenn in dem betreffenden Personenbillet, Gepäckschein oder Frachtbrief auf die Bestimmungen der Reglements und Tarife nicht besonders verwiesen wäre.

Bei der Aufstellung von Betriebs-Reglements kann man wegen deren großer volkswirthschaftlicher Bedeutung gar nicht vorsichtig genug umgehen. Von den in diesen Reglements enthaltenen Clauseln und von ihren Consequenzen hängt in hohem Grade die Schnelligkeit und Sicherheit des Transportes, die Promptheit des Verkehrs, die coulante und leichte Abwickelung des Frachtgeschäftes, Klarheit und Rechtssicherheit in den Rechtsbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Publikum ab.

Die Bestimmungen der Reglements sind theils civilrechtliche, welche sich auf das eigentliche Vertragsverhältniß zwischen Publikum und Eisenbahnen beziehen; theils aber auch polizeiliche, auf die Sicherheit des Transports bezüglich.

Der Personentransport insbesondere. Beim Personentransporte kommen dieselben Anforderungen wieder zum Vorschein, welche an den Gesammtbetrieb gestellt werden müssen, nur mit dem Unterschiede, daß hier die Sicherheit des Betriebs ganz entschieden in den Vordergrund tritt und ihr gegenüber alle anderen Anforderungen, namentlich Wohlfeilheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit zurückstehen müssen, während die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit, als mit der Sicherheit auf das Innigste zusammenhängend, gleichfalls hervorragende Beachtung verdient.

Eine Betrachtung des Personenverkehrs der Eisenbahnen kann von verschiedenen Standpunkten ausgehen und demnach auch die Gesammtgeschäfte des Personenverkehrs darnach gruppiren.

I. Nimmt man den politisch-wirthschaftlichen Standpunkt des Beurtheilers als Eintheilungsgrund, so kann man unterscheiden:

1. Wirthschaftliche Fragen, die beim Personentransport erscheinen;
2. Sicherheitspolizeiliche Verhältnisse, die zu berücksichtigen sind, und
3. Rechtsverhältnisse zwischen den Eisenbahnen und den Reisenden.

II. Sieht man auf die obenerwähnten Anforderungen, so kann man unterscheiden:

Maßregeln in Bezug auf Sicherheit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit, Wohlfeilheit.

III. Sieht man dagegen auf die Hauptzüge der Betriebstechnik, auf die Aufeinanderfolge der einzelnen Betriebshandlungen, so unterscheiden sich die Geschäfte des Personentransports in solche, welche

1. Als Vorbereitung zur Abfahrt erscheinen: Bereithaltung und Zusammenstellung der Züge, Billetverkauf, Gepäckexpedition.

2. Geschäfte während der Fahrt und auf den Stationen. Von besonderer ökonomischer Wichtigkeit ist das Billetwesen. Die Verwaltung der Billetvorräthe ist schwierig und complicirt, da auf größeren Stationen 6—700 verschiedene Billetgattungen vorhanden sind, viele davon überdieß in großen Vorräthen. Die Verpflichtungen und Rechte, welche die Reisenden durch den Ankauf der Billets in die Benützung der Bahnen erwerben, ergeben sich aus den Reglements.

Der Gütertransport. Die Eisenbahntransportgüter lassen sich in Hinsicht auf die Beförderungsart, auf die Transportpreise und die Expedition, sowie auf die Garantieleistung in folgende Unterabtheilungen unterscheiden:

1. Eilgüter.
2. Gewöhnliche Frachtgüter, und zwar solche
   a. zur Normalfracht oder
   b. zur ermäßigten Fracht.
3. Ganze Wagenladungen von Rohstoffen, welche noch billiger als die unter b. befördert werden.
4. Sperriges (Pausch-) Gut, d. h. solches, welches bei geringer Schwere einen bedeutenden Raum beansprucht.
5. Außergewöhnliche Gegenstände, d. h. solche, deren Transport mit besonderen Schwierigkeiten oder mit einem außergewöhnlichen Aufwande an Kräften und Mitteln verbunden ist, und welche deßhalb, wenn überhaupt, nur nach besonderer Vereinbarung befördert werden.

Der Eilgutverkehr ist die einfachere Art des Güterverkehrs. Im Eilgutverkehr besteht auf den meisten Bahnen nur ein einziger Frachtsatz für den Transport zwischen den verschiedenen Punkten der Bahnen. Die Auswerfung des Transportpreises ist daher sehr einfach, er besteht aus jenem Frachtsatze nebst den betreffenden tarifmäßigen Spesen an Ort und Stelle des Abgangs und der Ankunft. Diese Spesen können sein:

Vergütungen für Ausfertigung der Frachtbriefe und Frankaturnoten,
Auf- und Abladegebühr,
Kosten des Abholens und Bringens der Güter,
Reparatur der Verpackung,
Auslagen für zoll- und steueramtliche Behandlung und für die hierauf bezüglichen Papiere.

Der Frachtgutverkehr dagegen ist die normale Art des Massengüterverkehrs. Er gestattet bei billigeren Transportpreisen ein genaueres Eingehen der Verkehrsthätigkeit in die ökonomischen und technischen Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Güter.

Als wesentliche Mängel des Güterverkehrs beklagt man in Deutschland:

1. Die Höhe der Eisenbahn-Frachttarife überhaupt.

2. Verworrenheit und Unsicherheit des Eisenbahnfrachttarifwesens in Folge der unübersehbaren Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit, sowie des häufigen und plötzlichen Wechsels in der Klassifikation der Artikel.

3. Unverhältnißmäßige Begünstigung einzelner Verkehrsrichtungen durch Differential-Frachten im Verband- und Transit-Verkehr und hieraus hervorgehende Benachtheiligung anderer Routen und namentlich interner Verkehrsbeziehungen.

4. Vorkommende Bevorzugungen einzelner Geschäftsleute oder Etablissements durch Spezialfrachttarife und durch sog. Refactien.

5. Beschränkungen der Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen bei Verderb oder Verlust der ihnen zur Beförderung übergebenen Güter.

6. Beschränkungen der Haftpflicht der Eisenbahn-Verwaltungen bei Nichteinhaltung der Lieferfristen.

7. Willkür mancher Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der den Absendern abgezwungenen Zustimmung zu Abänderungen oder Zusätzen in den vorgeschriebenen Frachtbrief-Formularen oder abgezwungener Ausstellung ungerechtfertigter Reverse bei Beförderung angeblich ungenügend verpackter oder beschädigter Güter, sowie beim Gütertransport auf offenen Wagen.

8. Weigerung der Eisenbahn-Verwaltungen, Ladescheine auszustellen.

9. Häufige Verzögerungen oder selbst theilweise Stockungen des Güterverkehrs in Folge ungenügender Transportmittel und damit zusammenhängende Mißbräuche durch Begünstigung einzelner Absender.

10. Nichtzulassung eines angemessenen allgemeinen Wagenladungs-Tarifs, sowie der Beförderung von Güterwagen Privater gegen eine angemessene Bahn- und Fahrgebühr.

Das Fahrmaterial. Beim Fahrmaterial ist zu berücksichtigen:

1. Die Größe des Wagenparks. Die richtige Zahl der Wagen ist nur dann vorhanden, wenn jede Verwaltung einen Fahrpark besitzt, welcher der Bewegung der Personen und Güter auf der eigenen Bahn vollkommen entspricht. Wenn Jahr für Jahr die Wagen der einen Bahn Millionen Achsmeilen auf fremden Bahnen mehr leisten müssen, als die Wagen der Nachbarbahnen auf jener leisten: so ist daraus wohl zu erkennen, welche Bahnen unzureichende Betriebsmittel haben.

Der Wagenpark einer Bahn muß um so größer sein, je mehr Centner Gut auf der fraglichen Bahn eine Meile weit zu transportiren ist, er kann aber um so kleiner sein, eine je weitere Strecke jeder Centner auf der Bahn durchschnittlich zurücklegt und je vollständiger die Wagen ausgenützt werden.

2. Die Ausnützung des Materials. Die Oekonomie des Betriebes erfordert eine möglichst vollständige Ausnützung des gesammten Fahrmaterials; sie duldet nicht, daß das große im Fahrmateriale steckende Capital müßig liege oder laufe.

Und zwar erstreckt sich dieser Grundsatz auf Locomotiven wie auf Personen- und Güterwagen. In allen Fällen handelt es sich um Vermeidung des todten

Gewichtes (des ertragslosen Gewichtes des rollenden Materials) und der todten Zeit (Stillstehen der Wagen und Locomotiven).

Leider fehlt es in jeder Hinsicht noch an einer entsprechenden Ausnützung.

Die Locomotiven sind sehr häufig, wenn sie nicht geradezu leer stehen (wie z. B. Reservemaschinen), mit dem Transport von Lasten beschäftigt, welche für ihre Kraft und ihre Herstellungskosten viel zu gering sind.

Aehnlich steht es mit der Ausnützung der Personenwagen, weil die Coupés von Station zu Station bald leer werden, bald sich wieder füllen und immer ein großer Theil der Plätze leer mitgefahren wird. Der Unterschied in den Kosten der Beförderung eines leeren Personenplatzes und in jenem eines besetzten ist sehr gering; um so mehr ist darauf zu achten, daß die Plätze besetzt seien. Es stehen sich hier die Interessen der Passagiere bezüglich ihrer Bequemlichkeit und jene der Bahn bezüglich der Oekonomie entgegen. Eine vollständige Ausnützung der Personenwagen ist indessen ein Ding der Unmöglichkeit; der Verkehr von und nach den einzelnen Stationen ist zu verschieden. Jeder Personenwagen wird, auch wenn er von einer Hauptstation völlig besetzt abgeht, mehr und mehr Passagiere ohne entsprechenden Ersatz abgeben, je weiter er sich von der Hauptstation entfernt und erst, wenn er sich einer anderen Hauptstation nähert, sich wieder mehr füllen. Dieß ist ein Grund der unvollständigen Ausnützung; andere liegen in dem Leerstehen der Wagen auf den Bahnhöfen, in dem System der Classen, in der nicht nur örtlich, sondern auch zeitlich verschiedenen Frequenz. Und all' diese Umstände sind unvermeidliche.

Auch die Güterwagen sind keineswegs immer mit der Ladung belastet, welche sie wirklich tragen könnten. Die durchschnittliche Last, welche sie tragen, beträgt kaum die Hälfte von jener. Die Ursache liegt darin, daß die Wagen häufig leer gehen oder mit solchen Gütern belastet, welche ihre Tragfähigkeit nur wenig in Anspruch nehmen. In Deutschland beträgt die durchschnittliche Belastung 30—50 Procent der wirklichen Tragfähigkeit.

Bedenkt man hiezu, daß die Güterwagen nur zeitweise wirklich im Dienste sind, so ergeben sich noch viel größere Verluste. Sieht man die Wagen nur während ihrer Bewegung als arbeitend an, so beträgt ihre Dienstzeit blos 5 Procent ihrer ganzen Dauer; rechnet man auch das Beladenstehen hinzu, kaum 20 Prozent.

Die Hindernisse einer ordentlichen Ausnützung der Wagen sind:

a) Der Umstand, daß keineswegs jede Station eben so große Lasten versendet, als sie empfängt. Ihre Verkehrsverhältnisse sind in dieser Hinsicht ungemein mannigfaltig und finden die Gründe in den Verschiedenheiten ihrer Rohproduction und Industrie und ihrer Volksdichtigkeit, resp. Consumtion. Jene Stationen, welche in Gegenden der Rohproduktion liegen (Getreide- und Waldländer, Districte mit Bergwerken, Steinbrüchen und dergl.) versenden regelmäßig weit größere Lasten, als sie empfangen; die Waggons laufen ihnen leer oder nur mit geringen Lasten zu. Dichtbevölkerte Industriegegenden aber und Städte ziehen Rohprodukte in großen Massen an und geben dagegen Industrieprodukte ab. Die Rohprodukte werden theils als Nahrungsmittel verzehrt, theils durch die Industrie verwandelt; in jedem Falle ist die Zufuhr weit größer, als die Abfuhr; die Wagen kommen mit voller Last und gehen mehr oder weniger leer zurück. Für die enorme Zufuhr von Brennmaterial nach großen Städten und Fabrikplätzen gibt es absolut kein Abfuhr-Aequivalent.

b) Die factische Unmöglichkeit, alle einzelnen Wagen immer voll

zu beladen. Keine Bahnverwaltung kann auf jeder Zwischenstation für jeden den Zug verlassenden Reisenden sofort wieder auf einen neuen Passagier mit Sicherheit rechnen, der den leeren Platz einnehme. Und wie mit den Reisenden, so mit den Gütern. Sollen die Güterzüge nicht ganz ungehörige Aufenthalte erleiden, so kann unterwegs nur ein geringer Theil der Stückgüter in solche Wagen derselben Bestimmungsstation geladen werden, welche noch Raum bieten. Zu Sendungen von 25 bis 30 Ctr. z. B. wird jede Versandstation in der Regel schon einen besonderen Wagen beladen und in den Zug stellen. Auf diese Weise wird ein großer Theil der Wagen eines Zuges mit halber Ladung eingestellt und befördert. Zur Milderung dieses Uebelstandes müssen Completirungen durch Umladung auf gewissen Stationen vorgenommen werden. Aber wenn dieß Leergehen der Wagen vollständig vermieden werden sollte, müßten auf jeder Station, wo überhaupt Güter aus- und aufgeladen werden, Umladungen vorgenommen werden; was man dabei durch Ausnützung der Wagen ersparen würde, ginge andererseits durch Zeitverlust und vermehrten Arbeitsaufwand verloren.

c) Ein weiterer Grund sind wohl auch die Bestimmungen, welche für die Benutzungsweise der Wagen in den größeren und kleineren Eisenbahnverbänden getroffen und zwischen den im Verkehr stehenden Verwaltungen vereinbart sind. Durch solche Bestimmungen schloß man die Benutzung im Binnenverkehr entweder ganz aus oder beschränkte sie; ein Uebergang auf alle Bahnen und Verwendung nach Seitentouren wurden nicht gestattet und zudem die Entladungs-Fristen meistens sehr kurz bemessen, so daß jene Verwaltungen, welche keinen starken Verkehr mit anderen Bahnen haben, oft in die Lage kommen, die Wagen zur Vermeidung der Strafmiethen leer zurückzusenden. Liberalität in den Wagenbenutzungs-Regulativen ist daher zu empfehlen.

d) Auch der Localverkehr liefert einen Grund der unvollständigen Wagenausnützung. Oft werden Wagen tagelang ohne Noth an einzelnen Stationen zurückbehalten, theils wegen mangelhafter Aufsicht der Unterbeamten, theils wegen Bequemlichkeit der Arbeiter. Sodann kommt in Betracht, daß bei Entladung angekommener Wagen den fremden der Vorzug gegeben wird, aus Furcht vor der Strafmiethe, so daß die eigenen Wagen nachstehen müssen. Auch muß berücksichtigt werden, daß der eigentliche praktische, d. h. äußere Güterdienst meist von weniger gebildeten Personen überwacht wird, welche den der Verwaltung aus dem Stillstand der Wagen erwachsenden Schaden nicht beurtheilen können.

Das wirksamste Mittel zur möglichsten Vermeidung dieser Verluste ist die Vereinigung der Interessen, resp. auch der Geschäfte großer Complexe von Eisenbahnen, womöglich die völlige Verschmelzung der Verwaltungen.

Ein anderes Mittel, gut ausgenutzte Wagenparke zu erhalten, ist es, wenn die Eisenbahnverwaltungen, wie in England in sehr ausgedehntem Maaße geschieht, die Beschaffung der Transportmittel sowohl wie die Beförderung und Behandlung der Transporte, einzelnen Eigenthümern und Unternehmern überlassen, die ihr Interesse, durch Partizipiren am Gewinn, mit dem der Absender verschwistern, so daß es der Vortheil dieser ist, die nöthigen Transportmassen für die, ihnen mit zugehörigen Transportmittel stets bereit zu halten. Die gewöhnlichen Transporte werden dann durch die Privatfuhrwerke besorgt, und die Eisenbahnen haben nur für außergewöhnliche Fälle Vorrath zu halten, dessen Werth sich durch hohe Miethe an die Versender gut verzinst.

3. Die Dirigirung und Controlirung der Eisenbahn-Wagenparks wird um so schwieriger, je länger, frequenter und verzweigter die Eisenbahn-Wagenparks sind. Schon bei mäßiger Ausdehnung eines Bahncomplexes sind besondere Einrichtungen nothwendig, um einen schnell cursirenden Wagenpark von 100 Achsen per Bahnmeile wirksam und zweckmäßig zu dirigiren.

Eine solche Dirigirung ist aber nicht anders denkbar, als in der Weise, daß man täglich einmal an einer hiezu bestimmten Centralstelle vom Verbleibe der Wagen innerhalb der letzten 24 Stunden, sowie vom Bedarf an solchen für die nächsten 24 Stunden vollkommene und genaue Kenntniß erhält und, dieser Kenntniß entsprechend, täglich über das gesammte Material präcise disponirt.

Selbstverständlich ist ein solches Dispositionswesen nicht anders als mit Hülfe des Telegraphen zu handhaben.

4. Die Qualität des Fahrmaterials. (Vorschriften über die nöthige Sicherheit und zeitweilige Prüfungen.)

5. Die Erhaltung des Fahrmaterials. Hiefür ist ein eigenes Personal (Maschinenmeister 2c.), sowie Material-Magazine und Werkstätten erforderlich.

Bahnunterhaltung. Die Unterhaltung der Eisenbahnen in fahrbarem Zustande erfordert ein eigenes mit dieser Aufgabe betrautes Personal, sowie finanzielle Mittel, welche zu den laufenden Betriebskosten gehören. Um für außergewöhnliche Zufälle, sowie für die Zeit, in welcher die ursprüngliche Anlage völlig abgenützt sein werde, hinreichende Hülfsmittel zu haben, wurden oft eigene Reserve-, resp. Erneuerungsfonds gegründet.

Wo solche Fonds bestehen, werden sie am Ende des Betriebsjahres aus dem Reinertrag mit einer größeren oder kleineren Dotation bedacht. Je länger diese Ansammlung währt und je bedeutender sie wird, um so mehr ist bei Beurtheilung des Werthes der betreffenden Eisenbahnpapiere nicht nur der jährliche Ertrag, sondern auch die Größe dieser Fonds zu berücksichtigen.

Der Erneuerungsfonds wird gebildet, um zu Zeiten, wo der Oberbau und das Betriebsmaterial durchgreifender Reparatur bedürfen, die Beträge dafür demselben entnehmen zu können, damit die Betriebsüberschüsse nicht zu sehr geschmälert werden. Man denkt dabei, daß nach einer Reihe von Jahren auf einmal ein Zeitpunkt kommen werde, in welchem eine umfassende Reparatur an Bahn und Betriebsmaterial stattfinden muß. Solche Zeitpunkte kommen für ein einzelnes Haus, für eine Maschine; aber nicht für eine Bahn. Jede Bahn von einiger Ausdehnung kömmt vielmehr nach einigen Betriebsjahren, wie die Erfahrung gezeigt hat, in eine bestimmte constante Lage, in welcher die Ausgaben für die Unterhaltung der Bahn und des Materials sich fast gleich bleiben.

Anders verhält sich's mit dem Amortisationsfonds bei Staatsbahnen. Wo der Staat mit geliehenem Gelde Bahnen baut, hat er die Pflicht, aus den Ueberschüssen, welche nach Abzug der Betriebskosten und nach vertragsmäßiger Verzinsung seiner Eisenbahnschuld bleiben, so rasch als möglich einen Amortisationsfonds anzusammeln, welcher wachsen muß, bis er die Höhe der Eisenbahnschuld erreicht hat. Denn es ist ja möglich, daß durch die Concurrenz neuer Verkehrsmittel, durch irgend welche bedeutende Fortschritte der Technik der Werth der Bahnen bedeutend geschmälert würde. Bei Actienbahnen hätte dieß blos die Wirkung, daß die Actionäre sich gestehen müßten, eine verfehlte Speculation gemacht zu haben. Bei Staatsbahnen aber hätte es die Wirkung,

daß eine spätere Generation in die von einer früheren angesammelte Schuldenlast als Schuldner eintreten müßte, ohne ein genügendes Aequivalent dafür zu besitzen. Eine solche Ueberbürdung der Möglichkeit schlechter Eisenbahnrente auf die Schultern künftiger Generationen wäre eine zwar wohlfeile, aber kurzsichtige Eisenbahnpolitik. Der Amortisationsfonds der Staatseisenbahnen ist daher ebenso nothwendig und gerecht, als es überhaupt alle Staatsschuldentilgung ist.

Die Rechnungs- und Controlgeschäfte. Ein geordnetes Rechnungswesen ist für die Eisenbahnverwaltung von ungemeiner Wichtigkeit, weil von seiner zweckmäßigen Einrichtung die Möglichkeit mancher Ersparung und einer genügenden Controle abhängt. Diese aber sind Hauptbedingungen des Ertrags der Bahnen.

Zweckmäßig ist das Rechnungswesen dann eingerichtet, wenn es einfach ist und doch hinreichende Garantieen bezüglich der Controle gewährt. Hiezu muß bei der Einrichtung der ganzen Eisenbahnverwaltung stets das Ganze im Auge behalten werden; der Faden des inneren Zusammenhanges darf niemals verloren gehen, der Plan nicht stückweise gemacht werden.

Die den Abrechnungs- und Controlebureaux obliegenden Arbeiten lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

1. Beschaffung, Ausgabe und Ueberwachung des Verbrauchs von Fahrbilleten.
2. Prüfung der Tagesrapporte über Billetverkauf, Verbuchung 2c.
3. Revision der Rapporte der Güter- und Gepäck-Expeditionen über ihre Verkehrsthätigkeit.
4. Führung der Rechnungen über die von den Locomotiven und Wagen durchlaufenen Meilen. Jede Locomotive und jeder Wagen hat in den Büchern ein besonderes Conto hiefür.
5. Führung von Inventarienbüchern auf den Stationen und in den Centralbureaux und Prüfung derselben.
6. Führung von Registern über die Meilengelder, welche das Personal erhält.
7. Formelle Revision der Betriebsrechnungen.
8. Prüfung der Rechnungsabschlüsse der Werkstätten und Magazine.
9. Anfertigung der statistischen Tabellen für die Geschäftsberichte.
10. Fertigung der Expeditionen über Controlegegenstände.
11. Abrechnung über zu bezahlende Assecuranzprämien beim Transporte.
12. Abrechnung mit der Post.
13. Verwaltung der Formulare 2c.
14. Abrechnung mit anderen Bahnen. Hierüber ist zu bemerken: Da jede Bahn mit allen Nachbarbahnen von Zeit zu Zeit Rechnung austauschen muß über die einander gemachten Transportleistungen und über die Miethe von Wagen, so gibt dieß zahlreiche Abrechnungen, aus welchen sich eine außerordentliche Complication der Geschäfte namentlich des Gütertransports ergibt.

Um dieses gegenseitige Abrechnungsgeschäft zu erleichtern, hat man in England schon 1842 ein Central-Abrechnungs-Bureau in's Leben gerufen, welchem nach und nach fast alle englische Eisenbahnen beitraten, so daß es jetzt eine freiwillige Vereinigung von Eisenbahngesellschaften darstellt, das einzige gemeinsame Band der britischen Bahnen.

Dieses Abrechnungs-Bureau (Railway Clearing House) umfaßt folgende Geschäftszweige:

1. Abrechnung des Personen-, Güter- und Viehverkehrs, sowie Ausgleichung der betreffenden Geldbeträge;

2. Controle der Wagen, Decken, Bindestricke und Ketten in Bezug auf die Feststellung der Miethe 2c.;

3. Regelung der Entschädigung für verlorene und beschädigte Güter;

4. Regelung der Entschädigung für beschädigte Wagen;

5. das Versicherungswesen für Päckereien und Güter im durchgehenden Verkehr.

An der Spitze dieses Clearing House steht ein Comité, worin jede am Clearing System theilnehmende Bahn durch einen Delegirten vertreten ist. Alle Tage schließt die Anstalt ihre Rechnungen so, daß jede betheiligte Bahn den Stand ihrer Verhältnisse erfahren kann.

5. Der Ertrag und die Kosten.

Roh- und Reinertrag. Bei der Beurtheilung der Ertragsfähigkeit einer Bahn frägt es sich, von welchem Gesichtspunkte aus die Beurtheilung stattfinden soll.

1. Sieht man bloß auf die volkswirthschaftliche Bedeutung der Bahn, so ist maßgebend der Rohertrag, und zwar sowohl der absolute, d. h. der Rohertrag der ganzen Bahn, als auch der relative, d. h. der durchschnittliche Rohertrag der einzelnen Meile. Vorausgesetzt muß jedoch dabei werden, daß die Verschiedenheiten der Transportpreise in den verschiedenen Ländern auch den Verschiedenheiten des Nationalreichthums entsprechen. Wenn dieß zutrifft, ist der absolute Rohertrag im Ausdruck der ganzen Verkehrsmasse, welche von einer Bahn oder einem Eisenbahnnetze besorgt wird und der relative Rohertrag drückt dann aus, mit welcher Intensität die verschiedenen Bahnen sich am Verkehr betheiligen.

Da man jedoch an der Zahl der beförderten Personen und an der Masse der transportirten Güter einen einfacheren und für alle Länder in gleicher Weise brauchbaren Maßstab des Verkehrs hat, wird man in der Regel den letzteren anwenden.

Der Rohertrag wird durch zwei Factoren hergestellt, nämlich durch
a) die Frequenz einer Bahn an Gütern und Personen,
b) die Höhe des Preises der Transportleistungen oder die Tarife.

2. Betrachtet man die Eisenbahnen vom Standpunkte der Privatspeculation, so sind sie Unternehmungen, welche um eines erwarteten Gewinns willen in's Leben gerufen werden. Von diesem Standpunkte aus frägt sich's, wie sich die Bahnen rentiren, d. h. zu welchem Procentsatze sich die auf den Bau und Betrieb der Bahnen verwendeten Capitalien verzinsen.

Diese Frage steht nur indirect in Beziehung zu dem wirthschaftlichen und politischen Nutzen der Eisenbahnen. Eine Eisenbahn kann (wie z. B. eine wichtige Alpenstraße 2c.) einen hohen volkswirthschaftlichen Nutzen bringen und dennoch schlecht rentiren.

Aber der Privatunternehmer frägt nicht nach dem volkswirthschaftlichen Nutzen seiner Unternehmung, sondern nach deren Rentabilität. Und diese Frage muß bei den Eisenbahnen ein um so höheres Interesse erregen, weil bei ihnen das gewagte Capital immer ein sehr großes ist.

Die Rentabilität jeder einzelnen Eisenbahnstrecke geht aus für sie speziell eigenthümlichen Bedingungen hervor. Die durchschnittliche Rente eines

ganzen Complexes von einzelnen Eisenbahnen kann man höchstens zur Vergleichung für ein anderes ganzes Netz von Eisenbahnen heranziehen. Selbst innerhalb jeder einzelnen Linie würde noch von den einzelnen Stationsstrecken jede eine andere Rentabilität aufweisen, wenn es möglich wäre, dieselbe zu verfolgen. Aber die einzelnen Abschnitte einer Eisenbahnlinie dürfen in Hinsicht auf die Rentabilität nicht gesondert betrachtet werden.

Der Zinsbetrag, welcher die Rentabilität der Eisenbahnen vor dem Publikum darstellt, ist nicht bloß eine einfache Zinsrente der angelegten Capitalien; er ist vielmehr theilweise Unternehmergewinn und enthält als solcher auch die Prämie für ein sehr verschiedenes Risico. In der Aussicht auf die Stärke oder Steigerung des Geschäftsgewinnes durch Kostenersparnisse, welche namentlich durch die fortschreitende Technik in Zukunft zu erwarten sind, in der Wahrscheinlichkeit einer Prämie für das Risico, in der Hoffnung auf wachsenden Verkehr ꝛc. liegt der Hauptreiz für die Betheiligung der Capitalisten an den Eisenbahnen.

Die wirkliche Rentabilität der Eisenbahnen ergibt sich indessen nirgends vollständig. Es wirken auf den Betrieb der Bahnen Einflüsse ein, welche sich bei anderen Speculationen nicht geltend machen. Denn während man bei anderen Geschäftsunternehmungen die ausschließliche Berücksichtigung des Selbst-Interesses ganz natürlich findet, dürfen die Eisenbahnen wegen der ihnen gewordenen staatlichen Unterstützungen nicht mehr ausschließlich ihr Selbstinteresse im Auge haben.

Veränderungen der Rentabilität. Es gab eine Zeit, in welcher sich die Capitalisten in toller Gewinnsucht auf die Eisenbahnen stürzten, da sie sich über die Rentabilität der Eisenbahnen überhaupt wie die einzelnen Strecken die übertriebensten Vorstellungen machten. Später trat eine Ernüchterung ein; man sah ein, daß es wie überall, so auch im Eisenbahnwesen sehr gute, gute, mittelmäßige und schlechte Geschäfte gebe.

Auch das hat sich bis jetzt regelmäßig gezeigt, daß die Eisenbahnrente allmählig und stetig steigt, wenn auch bei einem Unternehmen rascher, beim anderen langsamer. Die Ursachen hievon liegen in:

1. Der Verminderung der Betriebskosten, welche wieder herbeigeführt wird durch die fortwährend gesteigerte Erfahrung und Arbeitsgewöhnung durch die ununterbrochenen Verbesserungen.

2. Der Zunahme des Verkehrs. Sie wird theilweise schon durch die einzelne Eisenbahn selbst herbeigeführt; durch den allmählig sich vollziehenden Anschluß der einzelnen Bahnen, durch die Vollendung der Eisenbahnnetze. Dieser günstige Einfluß ist von solcher Bedeutung, daß Bahnen die sich eine Zeit lang schlecht rentirten, später große Vortheile bringen. Allerdings hat die Verstärkung der Rentabilität durch die Vervollständigung der Eisenbahnnetze ihre Gränzen an jenem Punkte, wo die einzelnen Bahnen anfangen, mehr oder weniger Concurrenzen sich zu bieten.

Verstärkung des Verkehrs einer Bahn wirkt auf die Rentabilität derselben um so besser, als gewöhnlich mit dem für den bestehenden Verkehr nothwendigen Betriebsmaterial nicht das Höchstmögliche dessen geleistet wird. Es macht zwar jede Verstärkung des Verkehrs auch eine Vermehrung des Betriebsmaterials nöthig; aber der durch diese Vermehrung verursachte Kostenaufwand ist ungleich geringer, als die Erhöhung des Ertrags. Vermehrung der Züge vervielfältigt immer nur einen Theil der ganzen Betriebskosten und eine Erhöhung des Rohertrags läßt den Reinertrag in einer mehr als arithmetischen

Progression steigen. Dieses Verhältniß muß um so entscheidender wirken, sobald und je mehr sich die Betriebskosten unter 50 % der Roheinnahme sanken.

Schon jede Ausdehnung einer Bahn unter derselben Betriebsleitung muß in derselben Weise wirken.

Neu erbaute Bahnen können bei ganz gleichen Verkehrsverhältnissen eine größere Rentabilität erzielen, als ältere, weil man dabei eine Menge neuerer Erfahrungen und technischer Fortschritte benützen kann, welche eine Verminderung der Anlagekosten ermöglichen und den älteren Bahnen nicht zu Gebote standen.

Die Kosten. Die Gesammt-Selbstkosten, welche den Eisenbahnverwaltungen bei der Transportleistung erwachsen, setzen sich aus einer Menge einzelner Kostentheile zusammen. Die Höhe der einzelnen Kostenbestandtheile genau zu kennen, ist aber vom höchsten Interesse für die Bahnen.

Die zahlreichen Ausgabepositionen, welche in der Eisenbahnbuchführung erscheinen, geben an sich noch keinen genügenden Einblick in die Kosten.

Man unterscheidet:

I. Anlage- und Betriebskosten. Hierüber ist zu bemerken:

1. Die Anlagekosten einer Eisenbahn sind die Summe des gesammten Aufwandes, welcher nöthig ist, um die Bahn betriebsfähig zu machen. Es sind hieher zu rechnen die Kosten der Gründung (Vorarbeiten, Gutachten von Sachverständigen, Ersatz der Kosten der Gründer und Provisionen derselben, Reclame 2c.), Grunderwerbung, Unterbau, Oberbau, Betriebsvorrichtungen (Weichen, Drehscheiben, Brunnen, Röhrenleitungen, Krahnen, Signale und Telepraphen, Barrièren, Zäune 2c.), Stationen mit allem Zubehör, aber auch die erste Ausstattung mit Locomotiven und Wagen, endlich die Summe der bis zum Beginne des Betriebs bezahlten Löhne und Gehalte, soweit selbe nicht schon in den Baukosten enthalten sind. Da alle diese Einzelnheiten nach Land und Leuten, nach Ort und Zeit außerordentlich verschieden sind, müssen auch die Anlagekosten der einzelnen Bahnen, der einzelnen Bahnstrecken, wie auch der Bahncomplexe ganzer Länder ungemein verschieden sein.

Die Unterschiede in der Summe der Anlagekosten sind theils unvermeidlich (Preise von Grund und Boden, von Baumaterial 2c.), theils lassen sie sich zurückführen auf die mehr sparsame oder mehr luxuriöse Ausstattung der Bahnen, der Stationsgebäude und Personenwagen.

Ohne Würdigung aller auf die Anlagekosten influirenden Ursachen läßt sich gar kein Schluß auf die künftige Rentabilität einer Bahn ziehen; denn die Stärke des Verkehrs einer Bahn, also die Summe des Rohertrags ist fast völlig unabhängig von der Größe der Anlagekosten.

Es ist dieses um so entscheidender, als es sich bei den Anlagekosten um Ausgaben handelt, welche fast durchaus ein für allemal gemacht sind und wobei keine Verbesserung durch fortschreitende Einsicht möglich wird.

2. Bei den Betriebskosten kommen weniger die absoluten Summen, als die Verhältnißzahl der Betriebskosten in Procenten der Roheinnahme in Betracht.

Für die sehr bedeutenden Unterschiede der Betriebskosten sind die Verwaltungen in viel höherem Grade verantwortlich, als für die Unterschiede der Baukosten, zumal auf den Eisenbahnen desselben Landes. Gerade auf die Minderung der Betriebskosten hat sich auch die Umsicht der Administrativbehörden, der praktische Kunstgriff der Techniker, die Spürkraft der Wissenschaft geworfen, und in dieser Vereinigung sind Ziele erreicht worden, die in

der Vergangenheit für unmöglich gehalten wurden und mit Zuversicht für die Zukunft erfüllen können.

Unter sonst gleichen Verhältnissen muß der Betrieb ein um so günstigeres Resultat erzielen, je größer der von ihm beherrschte Bahncomplex ist. In dieser Beziehung sind die Engländer und Franzosen den Deutschen voraus, während eben daraus — jedenfalls theilweise — die Coalitions- und Amalgamationsbestrebungen der englischen und französischen Eisenbahnen sich erklären.

Ein anderer auf die Höhe des Reinertrags wirkender Umstand ist natürlich die Frequenz des Verkehrs, weil die Betriebskosten in einem schwächeren Verhältniß wachsen, als die Roheinnahme, und nur selten der Betriebsaufwand im einzelnen Zug zur vollen möglichen Leistung gelangt.

Endlich muß bei einem gleich großen Verkehr dort der größere Erfolg erreicht werden, wo der Tarif höher ist.

Ein anderer Unterschied liegt darin, für welchen Zweig der gesammten Verkehrsleistung die Kosten entfallen.

In dieser Hinsicht unterscheidet man:

1. Kosten, welche allen Theilen der Verkehrsleistung zur Last gerechnet werden müssen (allerdings mitunter dem einen oder dem anderen Theil in höherem Grade), und

2. Kosten, welche blos dem Personenverkehr oder blos dem Güterverkehr zur Last gelegt werden müssen.

Eine dritte Unterscheidung liegt in dem Umstande, ob die Kosten bei der Aufnahme und Abgabe der Personen und Güter erwachsen oder während der Fahrt. Dieser Unterschied ist ökonomisch von großer Wichtigkeit; es ergeben sich hieraus:

1. Stations-(Expeditions-)Kosten:
2. Fahrkosten (eigentliche Transportkosten).

6. Die Eisenbahntarife.

Wesen der Tarife. Der Preis, sowie die näheren Bedingungen der Transportleistung werden beim Eisenbahntransporte nicht, wie dies bei der Schiffsfracht und der Landbotenfracht der Fall ist, für jede einzelne Transportleistung unter Mitwirkung der Concurrenz von Angebot und Nachfrage hergestellt, sondern es bilden sich für den Transportpreis feststehende Tarife, für die Transportbedingungen bestimmte Reglements. Eine solche feste Gestaltung des Preises der Transportleistung bei den Eisenbahnen ist nothwendig zur Vereinfachung des Betriebs und wegen des Charakters der Eisenbahnen als öffentlicher Anstalten, welche in fortlaufender gleichmäßiger und allgemeiner Thätigkeit eine Menge von Einzeltransporten zusammenfassen.

Ohne Tarife stünde dem Publikum bei einzelnen Conjuncturen die Bahn übermächtig gegenüber und das derart unsicher gestellte Publikum würde die Bahnen weit weniger benützen. So dienen die Tarife dem Vortheile beider Theile, indem sie das Spiel der jeweiligen Conjuncturen und Concurrenzen durch feste Tarifsätze ausschließen. Vollständig wird es freilich nicht ausgeschlossen, da ja von Zeit zu Zeit, je nachdem die Conjunctur des Verkehrs für die Bahnen mehr oder weniger günstig ist, Aenderungen der

Tarife vorgenommen werden können. Aber ein Schwanken der Transportpreise von Tag zu Tag ist wenigstens ausgeschlossen.

Kaum eine andere Frage aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist von so hoher ökonomischer Wichtigkeit, als das Tarifwesen, als die zeitlichen und räumlichen Höhenunterschiede und Bewegungen des Eisenbahntransportpreises.

Arten der Tarife. Man unterscheidet die Tarife:

I. Nach den Transportgegenständen in Personen- und Gütertarif.

II. Nach der Höhe der Transportpreise in:

1. den Maximaltarif, d. h. den Inbegriff der concessionsmäßig oder gesetzlich gestatteten Maximalfrachtsätze, welche eine Bahn für den Personen- und Gütertransport ansetzen darf;

2. den General- oder Normaltarif, welchen die Bahnen wirklich als allgemeinen Tarif festgesetzt haben. Er ist in der Regel sofort, wenigstens für Güter, geringer ausgefallen, als der Maximaltarif;

3. den Particulartarif, d. h. den begünstigenden niederen Satz für einzelne Frachtaufgeber, in der Regel gegen die Verpflichtung, eine bestimmte Bahnrichtung ausschließlich zu benützen.

4. den Abonnementstarif, welcher niedrige Transportpreise einräumt gegen die Verpflichtung, eine bestimmte Menge von Transportleistungen zu bezahlen, welche innerhalb gewisser Frist benützt werden müssen.

5. den Differenzialtarif, d. h. den Inbegriff der niedrigeren Sätze, welche für längeren Durchlauf der Frachtgegenstände eingeräumt sind.

Personentarif. Der Personentarif wird in der Regel nach der zurückgelegten Meile berechnet. Einen Unterschied macht häufig nur die Wagenklasse, indem ein Billet zweiter Klasse etwa das Anderthalbfache, ein Billet erster Klasse das Doppelte eines Billets dritter Klasse kostet, während die Fahrpreise vierter Klasse, wo dieselbe eingeführt ist, meist nur etwa die Hälfte von jenen dritter Klasse betragen.

Die Fahrpreise der Eil-, Schnell- oder Courierzüge sind meist etwas höher gestellt (um 8—25 Procent), die der gemischten Züge niedriger, als jene der gewöhnlichen Personenzüge.

Tarifermäßigungen im Personentransport finden meistens statt:

1. Bei Hin- und Rückfahrt. Es ist dies eine Art Abonnementstarif. Gewöhnlich besteht die Ermäßigung in 25—40 Procent jener Summe, welche sonst für die doppelte Fahrt hin und zurück bezahlt werden müßte.

2. Bei Rundreisebillets.

3. Bei Kinderbillets.

4. Bei Militärbillets.

5. Bei sogenannten Abonnements- oder Monatsbillets (Season tickets).

6. Bei verschiedenen anderen Gelegenheiten, z. B. Reisen von Mitgliedern gewisser Vereine zu Vereinsversammlungen, Reisen zu gewissen Volksfesten, Reisen von Studirenden zu Studienzwecken und dergl.

Die Verausgabung von Abonnementsbillets zu ermäßigten Preisen kann nur dann im Interesse der Bahnen liegen, wenn der am Einzelbillet gewährte Rabatt durch entsprechende Zunahme der Frequenz ausgeglichen wird.

Das Eintreffen einer solchen Zunahme hängt wieder von mehreren Bedingungen ab: einestheils von localen Verkehrsverhältnissen, anderntheils von Modus und Maß der gewährten Erleichterung.

Bei Berechnung des zu gewährenden Rabatts gibt es hauptsächlich zwei Methoden;

1. Derjenige, der eine gewisse Anzahl Billets für eine bestimmte Strecke auf einmal entnimmt, erhält einen gewissen Rabatt am gewöhnlichen Tarife, wobei jede Fahrt einzeln für sich rechnet.

Es wird natürlich diese Erleichterung nur von solchen benutzt werden, welche die betreffende Strecke hinreichend oft frequentiren. Als Interesse für die Gewährung einer solchen Erleichterung Seitens der Bahnen sind zwei Gründe denkbar: einmal die Hoffnung auf eine dadurch herbeizuführende Frequenz überhaupt, und sodann die Erleichterung, welche den Einnehmern dadurch gewährt wird, daß sie eine größere Anzahl von Billets nicht mehr einzeln, sondern in Collectivform verausgaben.

2. Eine andere Art des Abonnements ist jene, welche für bestimmte Zeiträume gilt (Monatsbillets, Quartalsbillets, Saisonbillets, Jahresbillets). Bei diesen liegt die Voraussetzung zu Grunde, daß die Strecke täglich „tour und retour" befahren werde. Für die Berechnung werden dann doppelt so viele einfache Billets gedacht, als das Abonnement Tage zählt und von dem sich hieraus ergebenden Preise der Rabatt berechnet.

Die hier nothwendige Bedingung, daß eine für die Einrichtung eines Abonnements hinreichend große Zahl von Personen täglich eine bestimmte Strecke hin- und zurückfahre, wird sich nur bei gewissen localen Verhältnissen ergeben (namentlich in der Nähe großer Städte).

Die Gütertarife. Diese werden nach sehr verschiedenen Grundsätzen, manchmal sehr willkürlich aufgestellt. Eigentlich sollten bei der Aufstellung der Eisenbahntarife alle jene Bestimmungsgründe berücksichtigt werden, die überhaupt auf den Preis von Transportleistungen einwirken. Bisher haben jedoch die Eisenbahnverwaltungen keineswegs ein einheitliches, den Erfahrungen der Volkswirthschaftslehre entsprechendes System bei Aufstellung der Gütertarife befolgt.

Man unterscheidet hinsichtlich der Tarifirung:

I. Eilgüter mit bedeutend rascherer Beförderung und höheren Transportpreisen.

II. Gewöhnliches Frachtgut, welches je nach der Waarengattung in eine von zwei oder mehreren Unterklassen, sogenannten Normalklassen fällt. Von diesen Normalklassen hat jede folgende niedrigere Frachtsätze. Ein dem Tarif beigegebenes Waarenverzeichniß gibt für jede Güterart die Normalklasse an.

III. Wagenladungsgüter im Gegensatz zu den einzelnen oder sogenannten Stückgütern, welche unter I. und II. genannt sind. Die Wagenladungsgüter zerfallen wieder in mehrere Klassen, je nach der Gattung der Güter und mit verschiedenem Tarifsatz.

Bei diesen geschieht das Auf- und Abladen regelmäßig nicht durch die Eisenbahnverwaltung selbst, höchstens auf Verlangen gegen besondere Gebühren. Ueber den Frachtbetrag entscheidet die mögliche und zulässige, nicht die wirkliche Belastung, also die Tragkraftsziffer. (In Deutschland in der Regel 200 Ctr., bei minderlastigen Wagen $^{5}/_{20}$, $^{10}/_{20}$, $^{18}/_{20}$ Wagenladung mit entsprechend niedrigeren Tarifsätzen.

Für Güter, deren Gewicht schwer zu ermitteln ist, sind sogenannte Normalgewichtssätze bestimmt.

Immer mehr Güter werden in Wagenladungsgüter eingereiht und daher die Tarifnachlässe immer beweglicher.

Specialtarife, Refactien. Ein Verfahren, welches theilweise durch Concurrenzrücksichten motivirt wird, besteht darin, daß manche Eisenbahnverwaltungen einzelnen Grossisten oder Spediteuren Rabattbewilligungen, bezw. Refactien bewilligen. Daraus ergeben sich ungleichmäßige Frachten, sowie der volkswirthschaftliche Uebelstand, daß Einzelne zum Nachtheile des übrigen handeltreibenden Publikums insofern begünstigt werden, als sie mit Rücksicht auf den ihnen gewährten Rabatt im Stande sind, den Markt zu beherrschen und die Concurrenz zu erschweren.

Die Bahnen verschlechtern dadurch ihre Frachtpreise um eines vorübergehenden Vorzugs, d. h. der stärkeren Benützung durch einzelne Transportanten willen. Sobald aber die Concurrenzbahnen dieselben Specialtarife gewähren, hört diese stärkere Benützung auf und die niedrigen Frachtpreise bleiben.

Differenzialtarife. Man versteht darunter niedrigere Tarifsätze, welche für längeren Durchlauf der Güter eingeräumt sind. Wenn also z. B. ein Gut, welches von Wien nach Paris geht, für den Centner pro Meile weniger zu bezahlen hat, als wenn es etwa blos von Wien bis Linz ginge.

Die Differenzialtarife entstanden durch die Concurrenz der Bahnen. Wo mehrere Bahnen im Verkehr zwischen verschiedenen Punkten concurriren, hat jede dieser Bahnen ein Interesse, durch Herabsetzung der Transportpreise für den großen durchgehenden, d. h. über verschiedene Bahnen und Verkehrsplätze hinweggehenden Verkehr das Publikum für sich zu gewinnen. Jenen Theil des Publikums dagegen, der keine Wahl zwischen concurrirenden Bahnen hat, dem nur eine einzige Linie zur Verfügung steht, läßt man zum höheren Normaltarife fortbezahlen. Also namentlich die Bevölkerung des platten Landes und der nur an einer Bahnlinie gelegenen kleineren Orte. Diese Tarifungleichheiten bestehen überall, wo eben Concurrenzbahnen bestehen.

Die Wirkungen dieser Tarifungleichheiten bestehen zunächst in einer Benachtheiligung des Localverkehrs gegenüber dem durchgehenden Verkehr, in einer Begünstigung der größeren Verkehrsplätze gegenüber den kleineren. Hiedurch müssen offenbar die benachtheiligten Plätze an ihrer Verkehrsbedeutung einbüßen. Die Mittelstädte, welche ehedem Handelsplätze waren, haben dies besonders zu beklagen.

Die Folge aller ähnlichen durch die Differenzialfrachten hervorgerufenen Erscheinungen ist, daß ein Theil des Verkehrs, der die betheiligten Städte früher getroffen hatte, über sie hinweg nach den größeren Verkehrsplätzen gezogen wird und von diesen wieder sich ausbreitend das Verkehrsgebiet der kleineren Plätze mehr und mehr verringert. So wird die Differenzialfracht ein Hebel der industriellen Centralisirung und Großstadtbildung.

Aber nicht allein einzelne Verkehrsplätze haben dieß zu beklagen, die Wirkung der Differenzialfrachten ist eine noch großartigere. Durch die Differentialfrachten begünstigen ganze Länder die transitirenden Güter der Nachbarländer vor ihren eigenen. Dies ist z. B. der Fall, wenn österreichisches Getreide durch Bayern billiger nach Frankreich geführt wird, als bayerisches.

So werden nicht allein durch die Anlage der Eisenbahnen, sondern auch durch die Tarifverschiedenheiten jene wirthschaftlichen Vortheile, welche einzelne Produktionsplätze durch die Nähe ihres Standorts bei den Consumtionsplätzen bisher genossen, anderen Produktionsplätzen zugeschoben.

7. Der heutige Stand des Eisenbahnverkehrs.

Zum Schlusse vorstehender Betrachtung dürfte es angezeigt sein, noch einige Bemerkungen über den derzeitigen Stand des Eisenbahnverkehrs und die Fortschritte des Eisenbahnwesens der Welt zu machen.

Ende 1876 befanden sich Eisenbahnen in Betrieb (in Kilom.) in:

Verein. Staaten	124674	Europäische Türkei	1530
Großbritannien	27152	Rumänien	1233
Deutschland	29149	Dänemark	1366
Frankreich	22671	Portugal	968
Oesterreich	17363	Norwegen	590
Rußland	18999	Griechenland	12
Italien	7850	Ganz Europa	148271
Spanien	5896	Ganz Amerika	141809
Belgien	3589	Ganz Asien	12970
Schweden	4818	Davon in Ostindien	11164
Niederlande und Luxemburg	1695	Ganz Afrika	2811
Schweiz	2341	Ganz Australien	3472

Die Gesammtlänge aller Eisenbahnen der Welt betrug 309600 Kilom. und würde über sechsmal um die ganze Erde reichen.

Ein kurzer Ueberblick der geschichtlichen Entwickelung ergibt (in Kilom.):

im Jahre:	1830	1840	1850	1860	1870	1876
in Europa	245	3075	23766	51544	111909	148271
in Amerika	87	5534	14256	53253	109961	141809
in Asien	—	—	—	1397	8533	12970
in Afrika	—	—	—	446	1773	2811
in Australien	—	—	—	264	1812	3742

Das Eisenbahnnetz der Welt ist indessen nicht nur immer ausgedehnter geworden, sondern auch immer mannigfaltiger, je mehr die Eisenbahnen in den außereuropäischen Welttheilen Boden fanden. In Europa selbst finden sich schon sehr verschiedene, den mannigfachen Verkehrsformen angepaßte Arten des Eisenbahnbaues und Betriebs. Die höchste technische Entwickelung nahm das Eisenbahnwesen in England und Belgien, wo auch die Eisenbahnnetze am dichtesten sind (in Belgien 1218 Kilometer Bahn auf 10000 Quadratkilom.). Die englischen und belgischen Bahnen zeichnen sich durch besonders solide Construction mit vorherrschender Verwendung von Eisen und Stein aus. Unter den europäischen Bahnen zunächst stehen die französischen und deutschen Bahnen. Dagegen war man in den osteuropäischen Ländern, auch in Skandinavien, zu leichteren Constructionen genöthigt, dem spärlicheren Verkehr entsprechend.

Ob die Versuche, das System der Secundärbahnen so zu vervollkommnen und auszudehnen, daß nach dem Vorbild der Landstraßennetze künftig auch die Eisenbahnnetze aus Strängen von verschiedenen Spurbreiten und abgestufter Solidität und Kostspieligkeit erscheinen werden, ist eine schwer zu entscheidende Frage.

Die heutige Eisenbahntechnik kennt absolut kein unüberwindliches Hinderniß mehr. Das bezeugen die Eisenbahnen unter den Straßen der Städte, unter Flüssen und über den Dächern der Häuser hinweg; die berühmten Hochgebirgsbahnen über den Semmering, den Brenner und den Montcenis, sowie die im Bau begriffene über den St. Gotthard. Noch ungleich großartiger erscheinen vom technischen wie vom wirthschaftlichen Standpunkte aus die Pa=

cificbahnen in den Vereinigten Staaten; die verwegensten Leistungen der Eisenbahntechnik aber sind zur Zeit die peruanischen Bahnen über die Cordilleren. Dort erreicht die Locomotive Höhen, welche den Gipfel des Montblanc überragen. Aber nicht allein Hindernisse, welche die geographische Bodengestaltung in den Weg legt, werden siegreich überwunden. In dem mörderischen Klima des Isthmus von Panama wurde die merkwürdige kleine Panama-Bahn erbaut, welche den atlantischen mit dem großen Ocean verbindet und von der man sagt, sie sei mit den Leichen der Arbeiter geradezu gepflastert. Selbst China, das sich dem Eisenbahnbau bis vor Kurzem hartnäckig verschloß, hat jetzt begonnen, den Schienenwegen Einlaß zu gewähren. Hoffentlich wird man in diesem Lande endlich einsehen, daß gerade für die Versorgung einer so ungleichmäßig über das Land vertheilten, stellenweise so überaus dichten Bevölkerung mit Nahrungsmitteln die Eisenbahnen unerläßlich seien.

Seine größten civilisatorischen Wirkungen hat das Eisenbahnwesen in Asien, Afrika und Amerika noch vor sich und — mit Ausnahme Amerika's — kaum begonnen. In diesen Welttheilen kann durch die Eisenbahnen ein Umschwung der Verhältnisse vor sich gehen, von dem wir uns heute nichts erträumen lassen.

Wie die Technik des Eisenbahnbaues elastisch sich den verschiedensten Bedingungen anbequemt hat, so ist es auch mit dem Betriebe der Fall. Er nimmt die mannigfachsten Formen an — je nach den gebotenen Bedingungen.

Wo die Bahnen, dem unentwickelten Verkehr entsprechend, rasch gebaut werden mußten und provisorische Zustände zeigen, sucht man den Betrieb darnach einzurichten, am Personal und dergl. zu sparen. Um das andrerseits wieder auszugleichen, haben insbesondere die Nordamerikaner Betriebsmittel von vorzüglicher Solidität und Leistungsfähigkeit construirt, mit welchen auch ziemlich mangelhaft gebaute Bahnen befahren werden können. Mit diesen Locomotiven fuhr man in Nordamerika durch brennende Wälder, durch Sümpfe, deren Fluth zwischen den Schienen emporspritzt, über schwankende Holzbrücken, durch Büffelheerden und feindliche Indianerhorden. Aehnliche Aufgaben des Betriebs werden sich in Zukunft auch in Asien und Afrika eröffnen.

Bis das geschieht, werden in Europa wohl nur kleinere Fortschritte zu verzeichnen sein. Daß aber auch heutzutage noch ununterbrochen solche Fortschritte stattfinden, beweisen mancherlei Unternehmungen, die als mehr oder weniger gelungene, oft excentrisch scheinende Neuerungen auftreten.

Zu erwähnen sind in dieser Hinsicht die zahllosen **Industriebahnen**, d. h. jene kurzen Eisenbahnlinien, welche speciell den Zweck haben, den Interessen einzelner industrieller Etablissements, Bergwerke, Steinbrüche &c. zu dienen. Selbst bei länger währenden Bauten werden heutzutage schon eigene Eisenbahnen zum Transport des Materials &c. gebaut. Zu erwähnen sind ferner die sog. Bergbahnen in ihren verschiedenen Formen. Diese Bergbahnen sind theilweise technisch den gewöhnlichen Bahnen ganz ähnlich (z. B. die Uetli-Bahn bei Zürich) und nur etwa durch die Construction des Fahrmaterials verschieden; manchmal weichen sie aber auch im Baue von den gewöhnlichen Eisenbahnen eben so sehr ab, wie eine Treppe von einer Landstraße. Diese Bergbahnen sind wiederum entweder Seilbahnen oder Zahnradbahnen. Die **Seilbahnen** sind (zur Güterbeförderung) sogar älter als die gewöhnlichen Eisenbahnen (wobei die Fahrzeuge an Seilen, die über Trommeln laufen, auf- und abgewunden werden); finden sich auf dem Leopoldsberg bei Wien, auf dem Croixe-Russe bei Lyon, bei Pittsburg in Nordamerika, in norwegischen

Eisengruben, wo aus Höhen von 15—1600 Fuß solche Seilbahnen nach dem Meere hinabführen. Unter den Zahnradbahnen sind die berühmtesten jene, welche den Rigi in der Schweiz von zwei Seiten her erklimmen und zu einem der merkwürdigsten Verkehrsgebiete gemacht haben.

V. Die Binnenschifffahrt.

1. Die Flußschifffahrt.

Um wie viel früher die Flußschifffahrt sich im Allgemeinen entwickelt, als der Straßenverkehr, zeigt der Umstand, daß in Nordamerika der Mississippi, in Südamerika der Amazonenstrom und der La Plata lange einen lebhaften Stromverkehr besaßen, ehe die benachbarten Gegenden einigermaßen fahrbare Straßen erhielten. Ein Gleiches ist bei mehreren der großen asiatischen Ströme der Fall. Obgleich in der Gegenwart die Flußschifffahrt durch die Entwickelung des Eisenbahnnetzes sehr in den Hintergrund gedrängt ist, bleibt doch ihre Berechtigung im Gesammtmechanismus des Transportwesens eine dauernde.

Der Seeschifffahrt gegenüber besitzt sie jedenfalls die Vorzüge, daß die Capitalanlage und das Risico geringer sind und daß sie in weit kürzeren Zwischenräumen bewohnte Verkehrspunkte berührt, als jene. Dagegen hat die Seeschiffahrt den Vorzug der großartigeren Leistung, der freieren Bewegung nach allen Richtungen. Die Flußschifffahrt hat im Allgemeinen die Tendenz, größere Verkehrsmassen aus dem Inneren der Continente meerwärts zu fördern, während die Seeschifffahrt ihre Verkehrsarbeit auf gleicher Meereshöhe vollbringt. Jene Eigenthümlichkeit der Flußschifffahrt ist bisher wenig beachtet worden. Da der Transport zu Thal wohlfeiler, ja oft der einzig mögliche ist, tragen die Flüsse immer eine viel größere Menge wirthschaftlichen Lebens und Werthes thalab, als bergan. Die Differenz zwischen dem, was thalab, und dem, was bergan geht, welche ununterbrochen den Reichthum der höheren Theile der Erdveste nach der Tiefe trägt, müßte zu einer allmähligen Verarmung der ersteren zu Gunsten der letzteren führen, wenn kein Aequivalent dafür bergan getragen würde.

Ein solches Aequivalent ist aber vorhanden. Denn die Hauptmasse der auf den Flüssen thalwärts gehenden Güter sind Holz, Baumaterialien, Kohlen und andere Bergwerksprodukte, also Rohstoffe, deren Werth ihrem Gewichte gegenüber gering ist, während aus den Tiefländern und von den Meeresküsten nach den Hochländern und Gebirgen die minder gewichtigen, aber werthvolleren Industrieprodukte und Colonialwaaren ihren Weg theils zu Lande, theils zu Wasser nehmen. So findet eine Ausgleichung statt zwar nicht der Masse, aber dem Werthe nach.

Es sind aber nicht allein wirthschaftliche Werthe, die solchergestalt durch die Flüsse zum Austausch kommen, auch die Kultur, die Anschauungen und Sitten der Bevölkerung wandern die Flußthäler entlang.

Die Flüsse sind aber auch geeignet, den Verkehr zu Lande zu wecken und anzuregen. Schon der erste Blick auf eine Landkarte zeigt, wie ungemein häufig Landstraßen und Eisenbahnen mit Flußläufen concurriren. In civilisirten Ländern ist kaum ein schiffbarer Fluß oder Kanal zu finden, der nicht

zur parallelen Nachbarschaft eine Bahn hätte, welcher die wichtigsten an ihm gelegenen Städte verbindet.

Die Ursachen, weshalb die binnenländischen Wasserstraßen so gerne Eisenbahnlinien an sich ziehen, liegen nahe.

Einmal sind die Wasserstraßen die älteren Verkehrswege; sie sind es, welche schon Städte und Handelsplätze geschaffen haben, die dann wieder das Bedürfniß nach Eisenbahnverbindungen in sich erzeugen. So wachsen die Bahnen an die Wasserstraßen hin, weil sie da entsprechende Verkehrsströmungen vorfinden.

Sodann bieten aber auch häufig die Flußthäler das günstigste Terrain zur Tracirung der Bahnlinien und reduciren die Baukosten auf ein Minimum.

Endlich war es in der ersten Zeit der Eisenbahnen öfter der Fall, daß Bahntransport und Flußschifffahrt abwechselnd benützt wurden und späterhin zur Ausfüllung jener Lücken, welche im Bahnsysteme vorhanden waren, überhaupt nur die Flußthäler verwendet werden konnten.

Die Flußfahrzeuge sind geographisch ungemein verschieden. Ihre Gestalt und Bauart richtet sich nach dem Gefäll des Flusses, nach seiner Tiefe, nach seiner Meeresnähe, nach den etwa vorhandenen Bänken ꝛc. Alles dieses fordert bald leichtere und kleinere, bald festere und größere Fahrzeuge. In der Regel werden die auf den Flüssen üblichen Fahrzeuge nach der Mündung zu immer größer und vollkommener. Auf dem unteren Laufe verkehren häufig Seeschiffe.

Gestalt und Bauart der Schiffe richten sich aber auch nach dem vorhandenen Baumaterial. So baut man an der Westküste Südamerika's Flöße (Balsa) aus leichtem, schwammigem Holze, mit Schlingpflanzen zusammengebunden; auf dem Tigris und auf dem Euphrat Kellegs (Killack): aufgeblasene, mit Zweigen aneinander befestigte Schläuche. Auf dem Euphrat auch Korbgeflechte, mit Erdpech überzogen; in Nubien Flöße aus aufgeblasenen Ziegenhäuten; in Sibirien „Schitiken“ aus Rennthierfellen u. s. f.

Endlich richten sich Gestalt und Bauart der Fahrzeuge auch nach dem Verkehrszwecke (Personentransport. — Gütertransport in Schiffen — Flöße — Trift).

Als bewegender Kräfte bedient man sich nur für die einfachsten Transportarten des thalab fließenden Wassers oder menschlicher Kräfte (Rudern und Fortstoßen mittelst Stangen); bei vorgeschrittenem Verkehr wendet man für die Bergfahrt Thiere an, welche auf Leinpfaden (Treppelwegen) die Schiffe ziehen, ferner der Segel und endlich der Dampfkraft. Diese wird in dreifacher Weise verwendet: auf den die Transportobjekte tragenden Dampfern selbst, im gewöhnlichen Schleppdienste oder bei der Kettenschifffahrt, wobei sich der Dampfer an einer im Flusse liegenden und über sein Deck laufenden Kette vorwärts windet.

Bedeutende Fortschritte der Flußschifffahrt haben — wenigstens in Europa — seit der Einführung der Dampfschiffe nicht stattgefunden. Vielfach, namentlich in Deutschland, wird sogar Klage geführt über die starke Erschwerung der Schifffahrt durch die zunehmende Versandung der Flüsse, welche wohl zum Theile der zunehmenden Verringerung der Wälder zugeschrieben werden darf.

Eine Uebersicht sämmtlicher Flußdampfschifffahrts-Unternehmungen zu geben, ist hier nicht gut möglich, da sich darunter eine große Zahl sehr geringfügiger Unternehmungen befindet. Es mögen daher folgende Andeutungen hierüber genügen.

Unter den europäischen Strömen sind auf größeren Strecken von Dampfern befahren hauptsächlich die Donau, der Rhein, die Wolga, die Drau, Save, Theiß, der Don, die Maas, die Mosel. Sehr lebhafter Dampferverkehr findet aber auch statt auf kürzeren Strecken an den Mündungen der meisten europäischen Ströme. Besonders wichtig sind in dieser Hinsicht: Themse, Severn, Schelde, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Memel, Newa, Tajo, Guadalquivir, Duero, Garonne, Loire, Seine. Von Seen der Bodensee, die Schweizer, Russischen und Schwedischen Seen.

Viel großartiger sind die außereuropäischen Wasseradern. Dampfschifffahrt findet namentlich statt: in Asien auf dem Kaspischen Meer, dem Aral- und Baikalsee; auf dem Jaxartes bis Julek, Irtysch bis Semipalatinsk, Obi (Beresow-Tomsk) Jenisei bis Jeniseisk, Amur bis Stritensk, Yansekiang bis Hankau, Irawaddy bis Bhamo, Bramahputra bis Debrugur, Ganges bis Allahabad, Indus bis Mukut, Schat-el-Arab aufwärts in den Tigris und bis Bagdad. In Afrika der Nil von Kairo bis Assuan. In Nordamerika die fünf großen Seen mit dem St. Lorenz, der Hudson, der Mississippi (aufwärts bis St. Paul, mit colossalem Dampferverkehr, gewaltigen und prachtvollen Schiffen), der Ohio, Wabash, Cumberland, Tennessee, Missouri, Arkansas, Red River, Colorado, Sacramento, Oregon, Fraser, Rio Grande del Norte. In Südamerika der Orinoko bis zur Apuremündung, der Amazonenstrom bis Tabatinga, der Rio Negro bis Santa Izabel, der Madeira — in der Mitte durch Stromschnellen unterbrochen — bis nach Santa Cruz de la Sierra; der Parana und Paraguay bis Cuyaba; der Uruguay bis Paysandu; der Magdalenenfluß bis Honda; der Titicacasee. In Australien der Murray mit Unterbrechungen.

2. Kanäle.

Vor der Erbauung der Eisenbahnen haben sich die volkswirthschaftlich rührigen Länder eifrig mit dem Bau von Kanälen beschäftigt, um ihre natürlichen Wasserwege durch künstliche zu erweitern und zu vervollständigen. Seit der Erbauung der Eisenbahnen ist der Kanalbau bedeutend in den Hintergrund getreten. Die Kanäle müssen sich immer mehr, eben so wie die Flüsse, auf den Massentransport von Rohprodukten beschränken. Doch kann auch die Wasserverbindung oft benützt werden als wichtiges Verbindungsglied und Schlußkette großer Eisenbahnlinien und Eisenbahnnetze.

Hauptbedingungen der Rentabilität eines Kanalunternehmens sind:

I. Möglichst große Ausdehnung der Wasserstraße für ununterbrochene Fahrt.

II. Beträchtliche Breite und Tiefe der Kanäle, welche auch Seeschiffen den Zugang möglich macht.

III. Größe der Handelsplätze an der Linie und an deren Endpunkten.

IV. Volksdichtigkeit des durchzogenen Landes.

Wo diese Bedingungen gegeben sind, da zeigen die Kanäle alle Vortheile, welche die Wasserstraßen vor den Landwegen voraus haben. Auf den Kanälen können die Transporte nicht allein weit billiger sein, als auf den Bahnen; es können auch in derselben Zeit viel größere Transportmassen bewegt werden, als auf den Bahnen, wo nicht ein Zug sofort dem andern folgen kann. Vorausgesetzt ist aber dabei, daß ein Kanal nicht zu viele Schleusen hat und die Passage durch dieselben nicht zu viel Zeit in Anspruch nimmt.

Bei Kanälen können noch besser als bei Strömen beide Ufer ihrer ganzen Länge nach als Ein- und Ausladeplätze dienen und so dem Lokalverkehr auf's Beste dienen. Bei Flüssen dagegen ist das Landen größerer Fahrzeuge keineswegs überall möglich.

Der Kanaltransport steht dagegen im Nachtheile gegenüber dem Flußtransport, weil die Schiffer das Anlagecapital verzinsen und Vergütungen für Benutzung der Schleusen zahlen müssen.

Der Umstand, daß Kanäle nur über die niedrigsten Wasserscheiden gehen können, hat ihre allgemeine Verbreitung vielfach beschränkt. Dazu kömmt, daß die Möglichkeit einer regelmäßigen Speisung mit dem nöthigen Wasser keineswegs überall gegeben ist, sowie daß der Durchgang durch die oft zahlreichen Schleusen oder die Bewegung der Schiffe von einem Wasserspiegel zum andern mittelst Seilwegen viel Zeit in Anspruch nehmen. Alle diese Schwierigkeiten, sowie die sehr beträchtlichen Baukosten lassen die Kanäle in der Regel als einer vergangenen Verkehrsepoche angehörend erscheinen.

Die Concurrenz der Eisenbahnen und die Anforderniße des Handels machen stets größere und regelmäßiger erhaltene Wassertiefen für die Schifffahrt nöthig, wenn sie jene Concurrenz bestehen soll. Trotz ihrer höheren Kosten haben die Kanäle in dieser Hinsicht Vorzüge vor vielen Flüssen. Nur bei solchen Flüssen, welche schwaches Gefälle und gleichmäßige Wasserstände haben, ist eine Verbesserung rentirlicher, als die Neuherstellung von Kanälen gleicher Leistungsfähigkeit.

Wenn Kanäle von verschiedener Wassertiefe sich anschließen, können die Schiffe nur von der geringsten Tiefe Gebrauch machen. Kommen Schiffe aus einem tieferen Kanal in einen solchen, welcher ihrem Tiefgange nicht mehr genug Wasser bietet, so müssen sie zu Lichterschiffen Zuflucht nehmen oder einen Theil ihrer Ladung zurücklassen. Kommen sie aus einem seichten Kanal in einen tieferen, so müßten sie, um vollständig ausgenützt zu werden, ihre Ladung vermehren. Alle diese Manipulationen sind im geschäftlichen Betrieb unmöglich oder viel zu kostspielig. Daher ist es dringend nothwendig, daß alle Kanäle eines zusammenhängenden Netzes möglichst gleiche Tiefe haben. Ausnahmen sind nur zuläßig, wenn an jenen Punkten, wo die ungleich tiefen Kanäle sich treffen, solche Verkehrsknotenpunkte sind, die den Charakter der Transportrichtungen und der Lasten vollständig ändern.

Die bewegenden Kräfte auf den Kanälen sind verschieden. Auf französischen Kanälen werden sehr häufig noch Menschen zum Ziehen der Schiffe verwendet. Der Staat kann gegen eine solche entwürdigende und unökonomische Verwendung der menschlichen Arbeitskraft nichts thun, als da, wo etwa diese Verwendung in ungenügenden Treppelwegen ihren Grund hat, Wege herstellen, welche auch für Zugthiere gangbar sind.

Außerdem sind Zugpferde die gewöhnliche Triebkraft der Kanalboote. Die Idee, dieselben durch Locomotiven zu ersetzen, hat keine praktischen Erfolge erzielt. Für die Anwendung von Segeln bietet der Kanal zu wenig Raum, während der Anwendung von Dampfbooten auch mancherlei Hinderniße entgegenstehen, namentlich die Beschädigung der Kanalwände durch den lebhaften Wellenschlag.

Die bedeutendsten Kanalsysteme besitzen in Europa die Niederlande, Belgien, Rußland, England und Frankreich. In Deutschland ist ein — geographisch gewiß hochwichtig scheinender — Kanal, der Ludwigskanal zur Verbindung von Donau und Rhein, fast gänzlich unfruchtbar geblieben. Von außer-

europäischen Ländern haben namentlich die östlichen Theile der Ver. Staaten ein großartiges Kanalnetz; ferner China.

Wesentlich anderer Natur als die Binnenkanäle sind die Kanäle, welche für die Seeschifffahrt berechnet sind. Unter ihnen nimmt der berühmte Suez-Kanal eine ganz hervorragende Stellung ein. Keine unter den großen commerziellen Unternehmungen der Neuzeit trat mit so viel Glanz und Lärm in's Leben, als dieser Kanal; keine beanspruchte so hohe internationale Bedeutung. Leider haben sich von den Einwänden, die ihm vor seiner Erbauung entgegen gestellt wurden, manche als berechtigt gezeigt. Die Versandungen wegen der in jenen Theilen des Mittelmeers herrschenden Westwinde; die Nothwendigkeit steter kostspieliger Nacharbeiten; die Unbrauchbarkeit und Gefährlichkeit des rothen Meeres für die Segelschifffahrt; das waren die voraussichtlichen Schwierigkeiten des Unternehmens. Die Zahl der den Kanal passirenden Schiffe vermehrte sich zwar Anfangs rasch; aber die glänzenden Hoffnungen, welche man in Frankreich auf den Kanal gesetzt hatte, erwiesen sich als Täuschung. Man hatte geglaubt, Marseille werde den Durchgangsverkehr von Europa nach Süd- und Ostasien an sich ziehen. Aber die französischen Schiffe spielen nur eine ganz bescheidene Rolle im Suezkanal-Verkehr (im Jahre 1872 80 französische neben 761 englischen Schiffen!). Ueberdies ist die Zahl der französischen Schiffe in bedenklicher Abnahme, während der Kanal doch zumeist mit französischem Gelde erbaut wurde. Durch Ankauf einer großen Zahl Actien hat in neuerer Zeit England neben seiner commerziellen auch noch eine finanzielle Ueberlegenheit bezüglich dieses Kanals errungen.

Der Suezkanal hat von Port Said, dem Nordhafen, bis nach Suez eine Länge von 160 Kilometer, eine Breite von 58 bis 100 Meter am Spiegel und 22 Meter an der Sohle und eine Tiefe von 8 Meter. Die für den Kanal vorgenommenen Hafenbauten zu Port Said gehören zu den großartigsten der Neuzeit.

Bezüglich eines anderen großen Kanalunternehmens, das bisher im Stadium des Projekts schwebte, sind die Hoffnungen so ziemlich geschwunden. Es ist dies die Durchstechung des central-amerikanischen Isthmus an irgend einem Punkte. Etwa 18 verschiedene Projekte hiefür sind vorhanden, aber jedem fehlt irgend eine wesentliche Bedingung des Gelingens. Bald ist die zu übersteigende Wasserscheide zu hoch, bald die Landenge zu breit, bald fehlt es an guten Häfen und sicherer Zufahrt hüben und drüben. Die wichtigsten Projekte setzen ihre Hoffnungen auf den Isthmus von Tehuantepek, auf den von Nicaragua, von Panama und von Darien. Der Isthmus von Tehuantepek als der nördlichste wäre geographisch am günstigsten situirt, ist aber zu breit. Der Isthmus von Nicaragua bietet durch die Seen von Nicaragua und Managua zwar bedeutende Erleichterung für einen Kanalbau, doch ist der Rio San Juan, der Ausfluß des ersteren nach dem atlantischen Ocean, wegen seiner Katarakte gänzlich unbrauchbar. Dieser Weg leidet auch an der schlimmen Beschaffenheit der atlantischen Küste an jener Stelle, während an der pacificischen Seite die Fonseca-Bay prächtige Häfen bildet. Die Projekte eines Panama-Kanals sind wegen der Höhe der Wasserscheide (460 Fuß) als unbrauchbar erkannt. Die letzten Hoffnungen waren noch auf den Isthmus von Darien gesetzt und hiebei besonders der Atrato-Fluß in's Auge gefaßt. Aber eine Reihe von Expeditionen brachte nur ungünstige Resultate bezüglich der Wasserscheiden und fand keine Kanalroute.

VI. Die oceanische Schifffahrt.

Die See vor Allem zeigt die eigenthümlichen Merkmale der Wasserstraßen gegenüber den Landstraßen. Sie concentrirt die Vorzüge und die Nachtheile der ersteren.

Da für den Wassertransport der Weg schon in brauchbarem Zustande durch die Natur geliefert ist, können seine Fahrzeuge roher und einfacher sein; sie brauchen nicht so complicirt zu sein, wie jene des Landes. Und da keine so großen bewegenden Kräfte erforderlich sind, ist es begreiflich, daß der Wassertransport im Ganzen eine frühere Entwicklung nehmen mußte, als der Landtransport. Daher auch die frühere wirthschaftliche Entwicklung der Meeresküsten und Stromufer.

Fortschritte in der Schifffahrt geschehen absolut noch immer; relativ bleiben sie hinter jener des Landverkehrs zurück, weil der Einfluß, welchen der Mensch auf den Weg nehmen kann, bei der Schifffahrt, namentlich bei der oceanischen, sich auf ein Minimum reducirt. Da kann keine Umgestaltung des Weges vorgenommen werden, wie beim Landverkehr, sondern der Fortschritt wird blos durch das Studium des Meeres und seiner Eigenthümlichkeiten getragen (Seekarten), sowie durch Einrichtungen an den Küsten (Lootsenwesen, Leuchtfeuer, Tonnen, Rettungsanstalten und dergl.).

Der eigentliche Fortschritt bleibt also auf die Verbesserungen der Fahrzeuge und der bewegenden Kräfte beschränkt. Hinsichtlich der Fahrzeuge ist der Fortschritt relativ bedeutender als beim Landtransport; hinsichtlich der bewegenden Kräfte ist er letzterem annähernd gleich.

Die commerzielle Bedeutung der einzelnen Meerestheile und transoceanischen Linien hängt zunächst von der volkswirthschaftlichen Wichtigkeit der Gestadeländer ab. Diese sind in erster Reihe entscheidend.

In zweiter Reihe kommen aber eine Unzahl von Fragen in Betracht: die Regelmäßigkeit, die Richtung und Intensität der Luftströmungen; die Tiefe der Meere; die lokalen Verschiedenheiten in der Bewegung der Gewässer. Diese Bewegung ist von dreierlei Ursprung: Meeresströmungen, Wellenbewegungen in Folge der Luftströmungen und die Bewegung von Ebbe und Fluth. Diese mannigfachen Bewegungen in ihrem Zusammenwirken ergeben trotz der im Ganzen glatten Wegfläche eine Fülle von Modificationen, von Gefahren und Vortheilen.

Hiezu kömmt aber noch die große Mannigfaltigkeit der Küstengestaltung. Steilküsten, Flachküsten und Klippenküsten; Flußmündungen mit oder ohne Barren; Bänke und Watten; Fjords, Riffe, Haffe und wie die verschiedenen Bildungen alle heißen, die aus der Umarmung von Land und Meer sich ergeben: jede von ihnen äußert ihren Einfluß auf die Schifffahrt; und um die Seewege noch mehr zu compliciren, mischen sich mit den Gewässern die beweglichen Schöpfungen des Polarfrostes als schwimmende Klippen und Bänke.

Die Fahrzeuge der heutigen Seeschifffahrt weisen eine überaus große Mannigfaltigkeit von Formen auf. Die Beschaffenheit des Transportgegenstandes; der Charakter der zu durchfahrenden Meere und der Landungsplätze; die vielhundertjährige Gewohnheit und Uebung haben den Fahrzeugen diese Mannigfaltigkeit verliehen.

Der größte prinzipielle Unterschied aber liegt in der bewegenden Kraft: der Unterschied von Segelschifffahrt und Dampfschifffahrt. Es kann hier nicht der Platz sein, auf die erstere genauer einzugehen; dazu dienen die nautischen Handbücher. Es handelt sich auch bei der Segelschifffahrt nicht um einzelne Linien; denn ihr Terrain ist ja die ganze wasserbedeckte Fläche des Erdballs, soweit sie nicht Eiswüste ist.

Eine Zusammenstellung der Handelsflotten der Welt ergibt folgendes Resultat: (Neumann-Spallart: Uebersichten. 1878.)

	Dampfer.	Segelschiffe.	Tonnengehalt der Gesammtflotte.
Großbritannien nebst Colonieen	5213	31941	7.855333
Norwegen	218	7596	1.394363
Deutschland	318	4491	1.103650
Italien	142	10903	1.078369
Frankreich	350	3840	1.952666
Rußland	585	3291	635546
Spanien	230	2685	557320
Niederlande	86	1749	526527
Schweden	175	1744	414847
Oesterreich-Ungarn	78	551	282529
Dänemark	180	3083	260179
Griechenland	16	4985	239134
Portugal	23	410	111260
Belgien	27	32	50186
Türkei	11	220	37850
Ver. Staaten	4208	17741	3.494446

Entscheiden muß bei einer solchen Vergleichung nicht die Zahl der Schiffe, sondern ihr Tonnengehalt. Auf jede Tonne Tragfähigkeit eines Dampfers darf man 4 Tonnen der Segelschiffe rechnen, da der Dampfer 4 Fahrten macht, bis ein Segelschiff eine vollendet.

Trotz der Fortschritte im Schiffbau und in der Hydrographie ist die Zahl der Unfälle zur See noch immer sehr groß. Von allen Segelschiffen gehen jährlich $3^1/_2$ pCt., von den Dampfern über 3 pCt. verloren. Das Jahr 1874 allein ergab einen Verlust von 1999 Segelschiffen und 175 Dampfern, ähnliche Verlustzahlen kehren alljährlich wieder. Strandung und Sinken auf offener See (in Folge von Zusammenstößen), Brand sind die häufigsten Ursachen des Untergangs von Schiffen. Im genannten Jahre sind nicht weniger als 175 Fahrzeuge völlig verschollen.

Die Segelschifffahrt insbesondere. Unter günstigen Umständen können gute Segelschiffe zwar die gleiche oder eine noch größere Schnelligkeit entwickeln, als die Dampfschiffe. Wo es aber die Aufgabe des Seeverkehrs ist, eine langanhaltende gleichmäßigere Schnelligkeit zu entwickeln und pünktlich an den einzelnen Stationen einzutreffen: da verdient der Dampfer den Vorzug. Trotz der Fortschritte der modernen Segelschifffahrt fährt durchschnittlich ein Segelschiff von Southampton nach Newyork 23, ein Dampfer nur 12 Tage; ein Segler von England um das Cap nach Calcutta 100—111, ein Dampfer nur 68 Tage.

Es ist deshalb erklärlich, daß in der Gegenwart die Zahl der Dampfer stärker anwächst, als jene der Segelschiffe, und ebenso, daß die Dampfer vor-

zugsweise den Personentransport, die Segelschiffe den Gütertransport übernehmen. Das schnellere Transportwerkzeug muß unter sonst gleichen Umständen auch das sicherere sein; denn auf einer kürzeren Reise ist ja der Spielraum der Gefahr ein geringerer. Dies, die höhere Bequemlichkeit der Dampfer und die Abkürzung der Seekrankheit durch die raschere Fahrt sind Gründe genug für das steigende Uebergewicht der Dampfer.

Die technischen Fortschritte bestehen hauptsächlich in dem Bau von Schnellseglern, welche auch für den Transport kostbarer und raschen Conjuncturen unterworfener Waaren sich eignen. In dieser Hinsicht sind besonders die Clipper von den Werften zu Baltimore berühmt.

Die Dampfschifffahrt insbesondere. Bekanntlich war die erste Dampfschifffahrtslinie, welche regelmäßigen Transportverkehr besorgte, diejenige R. Fulton's auf dem Hudsonflusse zwischen Newyork und Baltimore. Auf Amerika folgten in der Einführung der Dampfschifffahrt England und Deutschland. Die Flußfahrt ging den oceanischen Fahrten lange voraus und erfreute sich schon lebhafter Frequenz, ehe man ernsthaft an die Einführung oceanischer Fahrten dachte. Zwar war schon 1819 aus dem nordamerikanischen Hafen Savannah das gleichnamige Schiff nach Europa unter Anwendung von Dampf und Segeln gefahren; aber es währte fast 20 Jahre, bis auf diesen ersten Versuch erfolgreiche weitere Unternehmungen folgten. Die Flußdampferfahrten machten indessen rasche Fortschritte; in Nordamerika waren sie es vorzugsweise, die vor der Aera der Eisenbahnen den weiten Stromgebieten des Mississippi und des Ohio Leben verliehen und die Ansiedlung der Uferstaaten jener Flüsse sehr bedeutend beschleunigten. Eigenthümlich war die Erscheinung, daß England sich hinsichtlich der Einführung der Dampfschifffahrt weit spröder verhielt, als Deutschland. Um 1820, als in Deutschland schon Weser, Elbe, Oder, Spree und Havel von Dampfern befahren wurden, hatte ganz England erst 43 ganz kleine Bugsir- und Personenboote.

Nachdem durch den „Sirius" und „Great Western" im Jahre 1838 die Möglichkeit großer Seereisen mit Dampfschiffen bewiesen war, richtete man Postdampferfahrten ein. Die englische Regierung schloß mit Samuel Cunard in Halifax einen Contract, wonach Cunard gegen eine jährliche Subvention von 65000 Pfd. Sterl. sich verpflichtete, zwei Mal monatlich ein Dampfschiff von Liverpool nach Halifax, Quebeck, Boston und zurück gehen zu lassen. Am 4. Juli 1870 begann die „Britannia" von Liverpool aus die Fahrten dieser „Cunard-Linie", welche im Jahre 1867 schon 38 Dampfer besaß.

Man hatte mit Schiffen von mäßigen Dimensionen begonnen. Als aber die Erfahrung zeigte, daß sich das Verhältniß der Kohlenlast zur Tragfähigkeit des Schiffes um so günstiger gestalte, je größer die Schiffe werden, baute man größere Schiffe und stärkere Maschinen. England, vorzugsweise auf die oceanische Fahrt angewiesen, ging mit der Herstellung großer Seedampfer voran, während Nordamerika seine Specialität in den riesigen schwimmenden Palästen suchte, welche den Mississippi befuhren.

Die Dimensionen wurden immer gewaltiger; den „Great Western", der schon 500 Pferdekraft hatte, übertrafen bald der „Himalaya" und die „Persia", bis endlich der colossale „Great Eastern" Alles, was der Schiffbau an gigantischen Bauwerken geleistet hatte, weit hinter sich ließ, damit aber auch die Grenze der ökonomischen Brauchbarkeit überschritt. Denn Schiffe von solcher Größe haben bei den bestehenden Verkehrsverhältnissen zu selten Gelegenheit, volle Ladung zu erhalten und demnach das in sie gelegte Capital gehörig

auszunützen. Der „Great Eastern" erhielt auch nur gelegentlich, bei Legung der großen transatlantischen Telegraphenkabel, eine seinen colossalen Verhältnissen entsprechende Beschäftigung.

Wie die Dampfschifffahrt vom Princip der Schaufelräder im Laufe der Zeit immer mehr zu jenem der Schraube übergeht, so daß jetzt und noch mehr in der Zukunft auf dem Ocean die Schraube entschieden dem Schaufelrad den Vorrang abgewinnt und das letztere im Großen und Ganzen nur mehr in der Binnenschifffahrt eine bleibende Wirksamkeit bewahren dürfte: das gehört vorzugsweise der Geschichte der Technik an; eben so das Eintreten des Reactionsdampfers (mittelst vorne aufgesogenen und rückwärts wieder ausgestoßenen Wassers) in die Praxis des Betriebs. Andere, gleichfalls ausschließlich der technischen Beurtheilung unterliegende Erscheinungen sind die mannigfachen Versuche zur Umgestaltung und Verbesserung der Formen der Schiffe, sowie zur Anwendung anderer Brennstoffe, als der bisher üblichen. In neuester Zeit ist das Petroleum als Feuerungsmaterial versucht und auch praktisch angewandt worden, zunächst in Amerika, dann aber auch auf den Dampfern des Kaspischen Meeres.

Um einen Ueberblick über die wichtigsten Linien des heutigen Dampfschiffverkehrs zu gewinnen, lassen sich verschiedene Methoden anwenden.

I. Den Anforderungen geographischer Uebersicht entspricht es am meisten, wenn man zum Ausgangspunkt den Unterschied zwischen oceanischer und Binnenschifffahrt nimmt und die einzelnen Meere und Meerestheile hinsichtlich ihrer Linien für sich betrachtet. Diese Methode gestattet auch am besten, auf die hydrographischen Verhältnisse einzugehen, bei den verschiedenen Meeren die besonderen Bedingungen ihres Verkehrs zu prüfen, insbesondere die natürliche Beschaffenheit der einzelnen Meerestheile, ihre Meeresströmungen, charakteristischen Windrichtungen, die Beschaffenheit ihrer Küsten.

II. Die volkswirthschaftlichen, die commerciellen Gesichtspunkte dagegen finden eine bessere Berücksichtigung, wenn man die Betrachtung der Dampfschiffcurse an die Darstellung des binnenländischen Verkehrs anschließt und demgemäß bei der Schilderung der Eisenbahn- und Flußnetze der Länder sofort, von den nennenswerthen Hafenplätzen ausgehend, jene Richtungen aufzählt, nach welchen Dampfschiffcurse laufen. Dieses Verfahren gestattet, auf die internationalen Verkehrsbeziehungen der Länder und Küstenplätze einzugehen.

III. In Verbindung damit kann man auch von den einzelnen Unternehmungen ausgehen. Auch hiebei ist, und zwar in noch höherem Grade, der commercielle Gesichtspunkt maßgebend. Dieses Verfahren gestattet auch am leichtesten ein Eingehen in die geschäftliche Entwickelung der einzelnen Dampfschiffcurse, eine Vergleichung der Leistungsfähigkeit der Unternehmungen und wird erleichtert durch die Möglichkeit unmittelbarster Benützung der Quellen, d. h. der von den Unternehmungen publicirten Fahrpläne mit ihren Fahrpreisen, Fahrzeiten und Bedingungen. In die Oekonomie der Dampfschifffahrtsunternehmungen erhält man so den besten Einblick.

Europäisch-nordamerikanische Linien. Wie lebhaft der Verkehr auf dem nordatlantischen Ocean ist, zeigt die Thatsache, daß zwischen England einerseits, Nordamerika und Westindien andererseits jährlich über 3000 Schiffe hin- und eben so viele zurückgehen. Jeden Tag verlassen durchschnittlich 10 Schiffe die englischen Häfen, um über den atlantischen Ocean zu gehen.

Der lebhafte Handelszug auf dieser Strecke ließ natürlich auch das Be-

dürfniß nach regelmäßigen Postdampferlinien sehr bald rege werden. Der Postdienst zwischen Europa und Amerika wird von einer ganzen Reihe Gesellschaften besorgt. Von England nach Nordamerika fahren die Cunard-Linie (28 Dampfer), die Inman Steam Ship Company, die Allan-Linie, Anchor-Linie, die Dominion-Linie, Temperley-Linie, National Steam Navigation Company, Guion-White-Star, London-Havre und Newyork-Linie.

Aus Deutschland nach Nordamerika fahren der Norddeutsche Lloyd (in Besitz von 52 Dampfern) und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft (25 Dampfer); aus Frankreich die Compagnie Generale Transatlantique.

Die westindischen und südamerikanischen Linien. Die Strecke von Europa nach Westindien wird jetzt auf höchst comfortabeln Dampfern in 14 Tagen zurückgelegt, wobei die Englischen, Französischen und Deutschen Flaggen concurriren. Die europäisch-westindischen und nordamerikanisch-westindischen Linien treffen in Colon an der Panama-Eisenbahn zusammen und finden jenseits der Landenge im stillen Ocean ihre Fortsetzung durch die Englische Pacific Steam Navigation Company längs der Westküste Südamerika's bis Valparaiso und durch die amerikanischen Dampfer der Pacific Mail Steam Ship Company nach San Francisko.

Nach der Ostküste Südamerika's ward die Linie der Royal Mail Southampton nach Rio Janeiro, Buenos Ayres und den Falkland-Inseln eingerichtet, um siegreich eine ganze Reihe von Concurrenz-Unternehmungen zu überdauern: so die Hamburg-Brasilianische Linie, zwei Französische von Havre und Marseille, eine Sardinische von Genua, eine Portugiesische von Oporto und eine Belgische von Antwerpen. 1860 aber begann die „Compagnie des services maritimes des Messageries impériales" eine von Bordeaux über Lissabon und Senegambien die Brasilianische Küste bei Pernambuco erreichende Postfahrt, welche auch in Bahia, Rio Janeiro, Montevideo und Buenos Ayres anläuft; und im Jahre 1865 kam dazu eine zweite Englische Linie von Liverpool aus, sowie eine Amerikanische, die „United States and Brazil Mail Steam Ship Company", welche von Newyork aus nach St. Thomas, Para und den Häfen Brasiliens bis Rio Janeiro reicht.

Heutzutage fahren nach Westindien und Südamerika folgende Linien: aus England außer der genannten Royal Mail Steam Packet Company und der Pacific Steam Navigation Company, die Liverpool, Brazil and River Plate Company, die Red Croß-Booth's and Ryde-Linie; aus Deutschland die obengenannte Hamburg-Amerikanische Packetfahrt (1875 mit der Deutschen Transatlantischen Dampfschifffahrtsgesellschaft verbunden); die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft und die Dampfschifffahrts-Gesellschaft Kosmos, der Norddeutsche Lloyd; aus Frankreich die Compagnie Générale Transatlantique, die Messageries maritimes und die Société générale des Transports maritimes; aus Italien eine Linie von Genua nach Buenos Ayres; aus Nordamerika die Star-Bell-Linie (New-York — Rio Janeiro).

Die orientalischen Linien. Schon im Jahre 1837 ging die englisch-indische Post den Weg über Suez. Man hatte gefunden, daß der Seeweg (um das Cap der guten Hoffnung) von England nach Calcutta 13600, die Route über Suez dagegen nur 7960 Seemeilen betrage. So wurde denn die

Post auf Segelschiffen von Falmouth nach Gibraltar befördert, von da auf Dampfern der Admiralität nach Alexandria, dann zu Lande über Kairo nach Suez und von dort auf Dampfern der Ostindischen Compagnie nach Bombay. Man brauchte dazu 50—60 Tage. Depeschen und Briefe wurden zu größerer Beschleunigung über Frankreich (Marseille) geschickt. Da die Segelschiffe von Falmouth nach Gibraltar manchmal drei Wochen brauchten, ersetzte man sie durch Dampfer der Peninsular-Steam-Company, welche diesen Weg fortan in 5 Tagen zurücklegten. Seit 1840 ließ diese Gesellschaft zwei große Dampfer, den „Oriental" und den „Great Liverpool" direct von England nach Alexandrien gehen. 1845 übernahm sie auch den Postdienst im rothen Meere und im indischen Ocean.

Seit jener Zeit nannte sie sich „Peninsular and Oriental Steam Navigation Company", nahm fortwährend zu, und dehnte ihre Curse bis China und Australien aus.

Das Land, welches die europäisch-orientalischen Schifffahrtslinien veranlaßte und ihnen heute noch das reichste Ziel ihrer Thätigkeit bietet, ist Ostindien mit seiner gewaltigen Waaren-Ausfuhr. Aber auch der rasch zunehmende chinesische Handel, die Eröffnung der Handelshäfen von Japan und der hinterindischen Länder, die australischen und neuseeländischen Goldentdeckungen und Colonisationsarbeiten förderten die Frequenz dieser Linie, deren Unternehmer durch weise Fracht- und Porto-Ermäßigungen, durch Verkürzung der Fahrzeit und den Bau stärkerer Dampfer Verbesserungen schufen, während der Weg selbst zuerst durch Erbauung der ägyptischen Eisenbahn von Alexandria nach Suez, dann durch den Suezcanal verbessert ward. Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company hat seither alle ähnlichen Unternehmungen überflügelt.

Jede von ihr in Southampton an Bord genommene Post wog in den letzten Jahren durchschnittlich 1000 Ctr. an Briefen, Zeitungen, Büchern und Waarenmustern. Ehe diese Post im letzten Hafen ihrer Bestimmung ankommt, müssen in 18 Häfen Passagiere und Postsendungen gelandet und aufgenommen und fünf Mal die Dampfer gewechselt werden. Der Hafen von Point de Galle auf Ceylon ist Sammelplatz der orientalischen Post; dort treffen die Dampfer von Calcutta, Schanghai und Sidney ein, und zwar mit größter Pünktlichkeit.

Die Compagnie befördert außer den Poststücken auch Passagiere über Frankreich (Marseille) und Suez oder auf dem weiteren Wege durch die Meerenge von Gibraltar. Merkwürdiger Weise gibt es noch viele Reisende, welche diesen Umweg vorziehen. Die Compagnie hat täglich an Bord ihrer Dampfer 10000 Personen zu speisen. Die Verköstigung ist eine luxuriöse; auf den Dampfern wird z. B. jährlich für circa 7000 Pf. St. Eis consumirt; ja die Gesellschaft besitzt sogar ein großes Landgut in Aegypten (es führt den Namen „Gosen"), welches blos dazu bestimmt ist, die Schiffe der Gesellschaft mit frischem Gemüse, Obst und Geflügel zu versehen.

Das Personal der P. a. O. St. N. C. belief sich im Jahre 1867 auf 12601 Mann (Offiziere, Agenten, Commis, Matrosen 2c.), von welchen sich 8250 auf dem Meere, die übrigen auf dem Lande befanden. Die Kohlenarbeiter sind dabei nicht gerechnet.

Die Flotte der Compagnie bestand zur erwähnten Zeit aus 53 Dampfern von 86711 Tonnen. Die Schiffe sind theilweise so gebaut, daß sie leicht für den Krieg ausgerüstet werden können. Dazu besitzt die Compagnie Schlepp-

und Segelschiffe für den Kohlen- und Proviantransport; auch ist eine große Zahl von Segelschiffen damit beschäftigt, die Kohlen nach den Kohlenniederlagen zu bringen, welche durchschnittlich einen Vorrath von 90000 Tonnen bereit halten.

Die Gesellschaft ist aber längst nicht mehr die einzige. Jetzt sind nach dem Orient in Thätigkeit:

Von England außer der genannten Peninsular and Oriental Steam Navigation Comp. noch die British India Steam Navigation Comp., die Bombay and Bengal Steam Ship Comp., die China Mercantile Steam Navigation Comp., die Shanghai Steam Navigation Comp., die Ocean Steam Navigation Comp., endlich nach Australien die Australasian Steam Navigation Comp. und die California New Zealand und Austral Mail Line;

aus Deutschland die deutsche Dampfschiffsrhederei zu Hamburg (bis Japan);

aus Oesterreich der Oesterreichische Lloyd (bis Bombay);

aus Frankreich die Messageries Maritimes und die Comp. Marseillaise (A. u. L. Fraissinet; nur bis Aegypten);

aus den Niederlanden die Gesellschaft Nederland und der Rotterdam'sche Lloyd, beide nach Batavia;

aus Italien die Gesellschaft Rubattino (Genua bis Bombay).

Fahrt um die Erde. In welcher unglaublich kurzen Zeit heutzutage eine Fahrt um die Erde möglich ist, erhellt aus Folgendem.

Von England (Folkestone) aus erreicht man in 2 Stunden die französische Küste bei Boulogne, fährt in 24 Stunden nach Marseille und von hier in 6 Tagen über Malta nach Alexandria. Man erspart Zeit, wenn man die italienischen Bahnen bis Brindisi benützt, um von da auf einem Dampfer der „Società anonima italiana di navigazione adriatica orientale“ in 82 Stunden den Weg nach Alexandria zurückzulegen. Von hier fährt man in 10 Stunden auf der Bahn nach Suez und von dort auf einem Dampfer der P. a. O. in 6 Tagen durch das rothe Meer nach Aden, wo die Dampferlinien ihr großes Kohlendepôt haben und in weiteren 8 Tagen nach Bombay oder in 12 Tagen nach dem Hafen von Point de Galle auf Ceylon. Von hier kann die Route um die Erde mehrere Wege einschlagen.

Der nächste führt in 21 Tagen nach Melbourne, in weiteren drei Tagen nach Sidney und von da in 7 Tagen nach Wellington auf Neu-Seeland. Seit 1866 befahren 4 große Dampfer der Panama, New-Zealand and Australian Royal Mail Comp. zweimal monatlich die Strecke Neuseeland-Panama, indem sie die Südsee geradlinig durchschneiden und nach 28 Tagen in Pañama landen, wobei man kaum ein paar Südseeinseln zu Gesicht bekommt. In 4 Stunden fährt man von Panama mit der Bahn nach Colon (Aspinwall) am atlantischen Ocean, kommt von da in 5 Tagen über Jamaika und Haiti nach St. Thomas, um nach weiteren 14 Tagen wieder in Southampton landen zu können. Um die Welt auf diesem Wege zu umkreisen hat man demnach im Ganzen 104 Tage gebraucht.

Eine andere Route führt in 15 Tagen von Point de Galle nach Hongkong und in 5 Tagen von da nach dem japanesischen Hafen Yokohama. Von Yokohama fahren die Dampfer der amerikanischen „Pacific Mail Steam Ship Comp.“ in 20 Tagen nach San Francisko, von wo man entweder die Pacificbahnen benützen kann, um New-York zu erreichen, oder in 15 Tagen die

Strecke nach Panama auf der See zurücklegt. Die Tour über Japan ist nur um einen oder zwei Tage länger, als jene über Neuseeland.

Die Gesammtkosten einer derartigen Eilfahrt würden sich auf 5200 bis 5600 Mark belaufen.

VII. Die Post.

Das heutige Postwesen ist nicht gegenüber den anderen Transportanstalten ein selbstständiges Verkehrsmittel, sondern ein administrativer Organismus, welcher die vorhandenen Transportwerkzeuge benützt und in sie einzudringen sucht, wo dieß zweckmäßig ist.

Wie das Postwesen schon in seinen ersten geschichtlich beobachtbaren Anfängen nicht den Charakter einer gewinnbringenden Unternehmung, sondern den einer Regierungsanstalt zu nationalen oder wenigstens gouvernementalen Zwecken hatte, so findet sich dieser gemeinnützige Charakter vollständig ausgeprägt im heutigen Postwesen. Der civilisirende Einfluß, welchen ein regelmäßiger, sicherer und wohlfeiler Verkehr, insbesondere von Nachrichten und Werthen auf das gesammte Volksleben übt, ist für die Culturstaaten Grund genug, die Gegenstände des Postverkehrs der Privatspeculation zu entziehen oder die Concurrenz der letzteren wenigstens einzuschränken. Die Vorrechte der Post dürfen aber, wenn die Anstalt grundsätzlich als eine gemeinnützige gelten soll, nicht weiter gehen, als nöthig ist, damit sie ihren Zweck erfüllen kann. Die Privat-Transportanstalten dürfen, soweit sie Transportleistungen machen, welche außerhalb des Bereiches der Post liegen, in keiner Weise beengt werden. Die verschiedenen Grade von Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit und Wohlfeilheit, welche der Verkehr beansprucht, machen es nöthig, daß neben dem Postwesen auch andere Transportunternehmungen sich frei bewegen. Dieselben gewähren nicht jene Schnelligkeit und Sicherheit, welche das Postwesen auszeichnet, sind aber eben deßhalb wohlfeiler und daher für manche Verkehrszwecke vorzuziehen.

Erzielung eines Gewinns aus dem Postverkehr ist nicht Zweck des Betriebs. Doch darf man auch nicht verlangen, daß der Staat bedeutende Opfer für den Postbetrieb bringe. Denn diese Opfer würden auf Kosten sämmtlicher Steuerzahler gebracht, während letztere doch in sehr verschiedenem Grade an den Vortheilen des Postverkehrs participiren.

Arten der Postsendungen. Die elementaren Unterschiede des Nachrichten-, Güter- und Personenverkehrs zeigen sich in den Verschiedenheiten der Einrichtungen für Brief- und Druckschriftenverkehr, Packet- und Personenverkehr.

Wegen der geringeren Zahl der Frachtstücke gegenüber jener der Briefe ist es bei den Frachtstücken möglich, für jedes Einzelne größere Sorgfalt aufzuwenden. Eine solche Fürsorge ist auch nöthig, weil die Packetstücke materiellen Werth haben, die unrekommandirten Briefe in der Regel nicht.

So lange die Güter in Massen, als Waaren befördert werden, nehmen sie nur ausnahmsweise die Postbeförderung in Anspruch. Diese wird meist nur verlangt für einzelnes Gut, an dem schon ein bestimmtes persönliches Interesse haftet. Die dem Postverkehr zufallenden Güter sind meist an jene Personen adressirt, zu deren Gebrauch sie dienen; dieses bestimmte persönliche Interesse verleiht den Sendungen ihren eigenthümlichen Charakter.

Der seit 1874 bestehende Weltpostverein ist die erste Grundlage einer allgemeinen, ihrer Natur nach alle Culturvölker umfassenden Institution geworden. In der Errichtung eines internationalen Bureaus zu Bern findet er auch einen administrativen Mittelpunkt.

Was den Umfang des heutigen Postverkehrs betrifft, so geben hierüber folgende Angaben einigermaßen Aufschluß.

Um das Jahr 1873 wurden auf der ganzen Erde von der Post jährlich etwa 3300 Mill. Briefe expedirt; in neuerer Zeit etwa 4020 Mill., d. h. per Tag 11 Mill. Die mittlere Gesammtzahl von Briefen beträgt 3 für den Kopf der gesammten Bevölkerung der Erde per Jahr. Diese Durchschnittsziffer steigt in Großbritannien auf 33, in der Schweiz auf 24, im deutschen Reich auf 16, in Oesterreich und Frankreich auf 10 Briefe pro Kopf. In ganz Süd- und Osteuropa dagegen ist der Postverkehr weit geringer.

Die Weltpost dringt bis zu den äußersten Grenzen menschlicher Wohnsitze, rund um die Erde und zu den Antipoden.

(Ueber die Rechtsverhältnisse bei Postsendungen und die Postgebühren vergl. den II. Bd. des vorliegenden Handbuches S. 108 ff.).

VIII. Der Telegraph.

Commercielle Bedeutung. Der Telegraph ist gewiß das idealste Verkehrsmittel, weil er keine Lasten, nur noch Gedanken trägt, keines Fahrzeugs bedarf und von der Zeit unabhängig ist. Auch der Weg ist dabei ganz anders, als bei den übrigen Verkehrsmitteln: nirgends eine mühsame Bewältigung von Terrainschwierigkeiten; überall der gleiche Draht. Durch seine Fäden geht die Nachricht ohne körperliches Material, blos als sprechende Kraft.

Die Anlagekosten sind daher nicht so verschieden, wie bei anderen Transportmitteln. Auch der Betrieb zeigt keine localen Unterschiede, welche in geographischen Ursachen begründet wären. Der Telegraph ist höchst kosmopolitisch; die Sprachen der Haupt-Culturvölker gehen durch ihn rund um den Erdball.

In dünn bevölkerten Ländern ist der Telegraphenverkehr extensiv, d. h. er bewegt sich über große Entfernungen, aber mit geringer Depeschenzahl. Großstädte und dichte Bevölkerung verlangen intensiven Telegraphenverkehr: zahlreiche Drähte und häufige Depeschen. Beim Vergleich des Telegraphenverkehrs zweier Länder darf man weder blos auf die Länge der Linien, noch blos auf die Zahl der Drähte sehen.

Der Telegraphenverkehr richtet sich sehr nach dem wirthschaftlichen Charakter der Landschaft. In industriellen Districten, an Handelsplätzen wird jedes Tausend von Einwohnern eine weit größere Depeschenzahl aufweisen, als in Ackerbaugegenden. Unter allen wirthschaftlichen Unternehmungen hat keine Art ein größeres Bedürfniß nach elektrischer Schnelligkeit, als der Personentransport, welcher entschieden verlangt, daß das Telegramm ihm voraneile und hinter ihm die Verbindung mit den verlassenen Plätzen unterhalte.

Die Zahl der Stationen wird auch durch den Wirthschaftscharakter und die Ansiedlungsweise der Bevölkerung bedingt. Da fast nur die städtisch gebildete und städtisch lebende Bevölkerung telegraphirt, sind die meisten

Stationen dort nöthig, wo auch die kleineren Ortschaften städtische Lebensweise haben (Schweiz, England).

Wie rasch sich das europäische Telegraphennetz entwickelt hat, geht daraus hervor, daß im Jahre 1860 erst 126140 Kilom. Linien mit 293832 Kilom. Draht und 3502 Stationen bestanden. Die Depeschenzahl betrug damals $8,_9$ Mill. — 1876 war die Länge der europäischen Linien auf 351394, jene der Drähte auf 1,004291 Kilom. gestiegen; die Zahl der Stationen auf 27264, jene der Depeschen auf 81 Mill. Den lebhaftesten Depeschenverkehr zeigt die Schweiz, wo auf je 1000 Einwohner jährlich 1061 Depeschen treffen.

Aber auch außer Europa ist der Telegraph allenthalben eingebürgert. In Nord- und Südamerika führen Drähte vom atlantischen zum stillen Ocean; durch den australischen Continent läuft eine Ueberlandlinie von 3200 Kilom. von Adelaide nach Port Darwin und in Asien reichen die Linien durch Sibirien zum Amur und durch Beludschistan nach Ostindien.

Unterseeische Leitungen. Seit im Jahre 1848 die erste Leitung unter dem Wasser (von Köln nach Deutz) ausgeführt wurde, begann man alle Gewässer der Welt mit Drähten zu durchspinnen. Diese Leitungen zeigen größere geographische Unterschiede. Manches mißglückte dabei. Von 560 Kabeln, welche Europa mit anderen Ländern verbinden, sind gegen 70 ganz unterbrochen oder außer Gebrauch; manches werthvolle Arbeitsprodukt liegt auf dem Meeresgrunde verloren. Aber seit 1866 ist die Verbindung beider Erdhälften ununterbrochen. Fünf selbstständige Kabel sind durch englische, amerikanische und französische Gesellschaften zwischen Europa und Amerika gelegt; ein weiteres von Lissabon nach Brasilien. Ostindien, Australien, China und Japan sind durch submarine Leitungen mit Europa verbunden. Eine ganze Reihe von Kabeln verbinden die britischen Inseln mit dem Continent; mehrere liegen in Ost- und Nordsee; im Mittelmeer ist Malta ein Knotenpunkt von sieben Linien: nach Sicilien, Alexandria, Tripolis, Biserta, Gibraltar. Die europäischen Küsten sind mit Kabeln gesäumt; in Suez beginnt jenes des rothen Meers und reicht durch den indischen Ocean nach Bombay.

Heute verfügt die Welt über ein Netz von Landtelegraphen und Kabeln von zusammen etwa 700000 Kilom. mit einer Drahtlänge von etwa 1,600000 Kilom. Durch dieses Netz eilen täglich 305000 Depeschen.

(Bezüglich der rechtlichen Bestimmungen und der Gebühren im Telegraphenverkehr vergl. den II. Bd. dieses Handbuchs S. 111).

IX. Andere Verkehrswerkzeuge.

Mit den bisher dargestellten Verkehrswerkzeugen ist die Reihe derselben keineswegs definitiv abgeschlossen. Der menschliche Erfindungsgeist scheint sich vielmehr mit Vorliebe auf die Vervollkommnung der Verkehrswerkzeuge zu werfen und es lassen sich durchaus keine Grenzen für die in dieser Richtung noch möglichen Fortschritte fixiren.

Die ursprünglichste Form des Nachrichtenverkehrs, die eigene Ueberbringung der Nachricht durch den Absender, ist längst zu zeitraubend und kostspielig geworden; sie steht überdieß im Widerspruche mit dem Princip der Arbeitstheilung. Wo aber ihre Nachtheile gegenüber ihren eigenthümlichen Vortheilen zurücktreten, findet sie noch heutzutage Anwendung, zwischen Einzelnen und

ganzen Gruppen, in allen Klassen und Ständen der Bevölkerung, im politischen und wirthschaftlichen Leben.

Auch die Mittheilung von Nachrichten durch Tonzeichen ist eine alte und naheliegende Form des Nachrichtenverkehrs, eine Form, welche wegen ihrer Einfachheit und leichten Handhabung selbst heutzutage noch vielfach gebräuchlich ist. Als Werkzeuge dazu verwendet man nicht allein Signalschüsse, Hörner, Trommeln, Glocken 2c., sondern selbst die modernsten und vollkommensten Transportmittel bedienen sich der Tonmittheilung: Glocken- und Pfeifensignale, Sprachrohre bei Eisenbahnen und Dampfbooten, Nebelhörner zu Seesignalen. Eine werthvolle Eigenthümlichkeit der Tonmittheilung liegt darin, daß sie von vielen zugleich vernommen wird, daß also die Nachricht in dem Augenblicke, wo sie gegeben wird, sich auch schon vervielfacht. Nachtheilig ist dagegen die geringe Fähigkeit des Tones, in linearer Richtung vorzudringen. Die Tonsignale passen deßhalb zumeist für den Zweck, einzelne Nachrichten, über deren Bedeutung man sich vorher verständigt hat, schnell unter viele Hörer eines kleinen Umkreises zu verbreiten.

Wie weit die neueste Erfindung auf dem Gebiete der Tonmittheilung, das Telephon, befähigt ist, eine Stellung im Gebiete des modernen Weltverkehrs einzunehmen, wird die nächste Zukunft wohl zeigen.

Die optische Telegraphie hat zwar den Vortheil einer sehr schnellen Beförderung der mitgetheilten Nachrichten, leidet aber unter dem Umstande, daß die Luft, welche den Weg für die Nachricht bildet, möglicherweise einen unüberwindlichen Widerstand (Nebel, Schneefall) entgegensetzt. Die Zeichengebung kann dabei gar nicht geheim gehalten werden, wohl aber das Verständniß der Zeichen. Die Verwendbarkeit der optischen Telegraphie blieb aus diesen Gründen stets eine beschränkte und ist seit der Einführung des elektrischen Telegraphen weit mehr zurückgegangen, als jene der Tonzeichen.

Seinen größten Werth hat das optische Zeichen noch für die Seeschifffahrt, wo Flaggensignale, Leuchtfeuer, Raketen, Bojen häufige Anwendung finden.

Der schriftliche Nachrichtenverkehr hat den großen Vorzug der Geheimhaltung vor dem Ueberbringer und Allen, welche die Nachricht nichts angeht. Durch Mißbrauch oder Unfall konnte dieser Vortheil zwar in früheren Jahrhunderten verloren gehen, und man erfand, um sich dagegen zu schützen, die Chiffrenschrift. Die politische und commerzielle Entwickelung der Gegenwart aber bietet die größte Garantie gegen solche Mißbräuche und Unfälle.

Das geschriebene Wort hat sogar vor der persönlichen mündlichen Benachrichtigung einen Vorzug voraus: größere Präcision des Ausdruckes und urkundliche, bleibende Darstellung des Gedankens.

Dazu kömmt noch, daß dem schriftlichen Nachrichten-Verkehr, so weit er die Absicht hat, dieselbe Nachricht einer größeren Zahl von Personen zukommen zu lassen, auch noch die Vervielfältigungstechnik (Druckerei) zu Hilfe kömmt.

In dieser Richtung dürfte hier noch auf die großartige Entwickelung des Annoncenwesens hinzuweisen sein, zu dessen geschäftsmäßiger Entwickelung wie zur Ausdehnung des internationalen Annoncenwesens sich neuestens Annoncenbureaux gebildet haben. Die Inhaber dieser Bureaux stehen mit den Zeitungsverlegern in Verbindung und erhalten von denselben Rabatt. Das Publikum hat dann bloß mit den Bureaux, nicht mehr mit den Zeitungen zu thun. Berühmt ist das Annoncenbureau von Havas in Paris, welches den Annoncentheil der Zeitungen so ziemlich beherrscht; in Deutschland das Bureau von Haasenstein & Vogler und jenes von Rudolf Mosse, beide in

zahlreichen Städten domicilirt. In England ist das Annoncenbureau von Fred Algar, in Italien jenes von E. Obliegth in Florenz, Repetti & Bellini in Mailand zu nennen.

Daß mit den bisher genannten Mitteln des Weltverkehrs die Kette glänzender Fortschritte nicht abgeschlossen ist, darf wohl nicht bezweifelt werden. Ununterbrochen rührt sich der menschliche Erfindungsgeist; Neuerung reiht sich an Neuerung. Und selbst das höchste Problem des Verkehrswesens, die Luftschifffahrt, ist trotz aller Schrecken und Gefahren nicht aufgegeben, sondern in einem Stadium lebhafter Discussion und Entwickelung.

Siebenter Abschnitt.

Der Staatshaushalt in commercieller Hinsicht.

I. Der Staatshaushalt überhaupt.

Die auf die Civilisation und Wohlfahrt seiner Angehörigen gerichtete Thätigkeit des Staates erfordert, um vollbracht werden zu können, menschliche Leistungen und sachliche Güter. Und je umfangreicher die Thätigkeit des Staates wird, je mehr sie darauf ausgeht, neue Aufgaben zu den ihrigen zu machen: desto mehr menschliche Leistnngen, einen desto größeren Güteraufwand erfordert sie.

So bildet sich mit der Zeit eine eigene Regierungsthätigkeit aus, welche ausschließlich den Zweck hat, zu sorgen, daß diejenigen Güter, welche der Staat braucht, jederzeit bereit stehen, erhalten und gut benützt werden. Das ist mit anderen Worten eine besondere Wirthschaft, die der Staat führen muß. Man nennt sie Finanzwirthschaft, Regierungswirthschaft oder Staatshaushalt.

Sie ist also die Wirthschaft der Staatsregierung zu Staatszwecken.

Für diese Wirthschaft sind allerlei Einrichtungen und Anstalten, Gesetze, Verordnungen und Behörden nothwendig.

Alles das faßt man zusammen unter dem Ausdruck Finanzwesen.

Die Ausgaben, welche der Staat macht, haben meistens den Zweck, Leistungen zu vergüten, welche von Einzelnen für Staatszwecke gemacht werden.

Solche Vergütungen sind in jedem weiter vorgeschrittenen Staatswesen nothwendig.

Man könnte zwar die Arbeiten und Leistungen, welche zu Staatszwecken gemacht werden müssen, einzelnen Staatsangehörigen als unentgeldliche Pflicht auferlegen. Z. B. wie das Amt eines Geschworenen. In Republiken kommt solche Staatsarbeitsleistung viel häufiger vor, als in monarchischen Staaten, hat aber ihre Nachtheile.

Denn einmal sind solche Leistungen, wenn sie den Einzelnen auferlegt werden, störend für ihre Privatthätigkeit.

Anderntheils aber sind diese Dienste und Arbeitsleistungen nie so vollkommen, als wenn sie von Leuten vorgenommen werden, welche sich dieselben zur Lebensaufgabe gemacht haben.

Das Princip der Arbeitstheilung verlangt vielmehr, daß gerade jene Leistungen im Staatswesen, welche besondere Geschicklichkeit und Uebung, besondere Kenntnisse erfordern, von Leuten gethan werden, die sich ausschließlich darauf verlegen.

Wie nun jede Wirthschaft ein Vermögen voraussetzt und mit demselben wirthschaftet, so braucht auch die Finanzwirthschaft ein Vermögen: das Staatsvermögen. Dasselbe nimmt ab und zu.

Früher wurde das Staatsvermögen identifizirt mit dem Vermögen des Staatsoberhaupts. Das ist sehr falsch. Beide Arten müssen scharf getrennt werden. Das Staatsvermögen ist vielmehr aus dem Volksvermögen herausgewachsen; es bildet einen Theil des Volksvermögens.

Die Finanzwirthschaft ist ein höchst nothwendiger Theil des Staatswesens, da sie dem Staate die materiellen Mittel liefert, welche er braucht, um seine Zwecke verfolgen zu können. So wie der in moralischer oder wissenschaftlicher Hinsicht hervorragendste Mensch keine selbstständige und sichere Lebensstellung erringen kann, wenn er nicht zu wirthschaften versteht; ebenso kann auch der Staat nicht gedeihen und selbstständig bleiben, der eine schlechte Wirthschaft führt; wenigstens nicht auf die Dauer.

Die Finanzwirthschaft muß nach den Grundsätzen betrieben werden, welche für jede Wirthschaft gelten. Sie hat sehr vieles mit anderen Wirthschaften gemein.

So muß sie darnach trachten, daß Einnahmen und Ausgaben im Gleichgewicht seien, daß die Einnahmen nachhaltig fließen, daß die Capitalien nicht vermindert, sondern wenn möglich vermehrt werden. Sie muß den rohen und reinen Ertrag unterscheiden, alle wirthschaftlichen Vorgänge sorgfältig verbuchen, da wo sie selbst produzirt, möglichst billig produziren u. s. f.

Sie unterscheidet sich dagegen von der bürgerlichen Wirthschaft:

1. Durch die Größe der vorkommenden Geschäfte. Die Einnahmen und Ausgaben des Staates sind viel größer, als die einer Privatwirthschaft.

2. Durch die Quellen der Einkünfte. Die Finanzwirthschaft hat viel verschiedenartigere Einnahmsquellen, als die Privatwirthschaft.

3. Durch die Zwecke und Maaße der Ausgaben. Der Einzelne kann sein Vermögen ausgeben, wie er will — nur nicht zu rechtswidrigen Zwecken. Anders der Staat. Der Staat darf nur Ausgaben machen für Zwecke, welche die Staatsklugheit billigt.

Diese Zwecke wechseln allerdings mit der wechselnden Weltanschauung und Staatsidee.

4. Aus all' diesen Gründen ergibt sich ein weiterer Unterschied zwischen Finanz- und Privatwirthschaft auch bezüglich der wirthschaftenden Thätigkeit. Bei einer Privatwirthschaft kann der Unternehmer in der Regel alles persönlich leiten, überall zugegen sein, alles überschauen. Das ist bei der Finanzwirthschaft nicht mehr möglich. Die Größe der Aufgabe erfordert da einen verwickelten Beamtenmechanismus.

Als ein Zweig der Staatsverwaltung muß auch das Finanzwesen unter denselben Grundsätzen stehen, welche das Wesen und die Bestimmung des Staates und die im Staat bestehenden Rechtsverhältnisse aussprechen.

In diesen Grundsätzen ist die sogenannte Finanzhoheit oder Finanzgewalt begründet, d. h. das Recht des Staates, eine eigene Wirthschaft zu führen.

Ferner sind darin verschiedene andere Pflichten begründet, welche der Staat bei seiner Wirthschaft befolgen muß. Z. B. die Pflicht, seine Gläubiger zu befriedigen, die Staatslasten gleichmäßig aufzubürden ꝛc.

Eigenschaft eines guten Finanzwesens ist es, nicht mit anderen Zweigen der Staatsverwaltung, namentlich aber nicht mit der Wirthschaftspolitik in Collision zu gerathen.

Das muß bei jeder einzelnen finanziellen Thätigkeit sorgfältig vermieden werden.

Darum muß die Finanzwirthschaft stets den Gesetzen der Volkswirthschaft entsprechend geführt werden. Sie muß ununterbrochen Fühlung mit der Wirthschaftspolitik halten. Ja man kann geradezu sagen: eine gute Wirthschaftspolitik ist auch eine gute Finanzpolitik. Sie kräftigt den Volkswohlstand und dadurch mehrt und sichert sie das Staatsvermögen und die Staatseinnahme. Und umgekehrt ist eine gute Finanzpolitik die beste Wirthschaftspolitik.

(In Folgendem sollen blos jene Seiten des Staatshaushalts flüchtige Erörterungen finden, welche für den Geschäftsmann von besonderer Wichtigkeit sind).

II. Die Staatsausgaben.

Wie bei den Ausgaben einer Privatwirthschaft muß auch bei den Staatsausgaben der Grundsatz der Sparsamkeit maßgebend sein; die Ausgaben dürfen nur für wirklich gemeinnützige Zwecke, und zwar für die wichtigsten derselben zunächst, gemacht werden; auch muß jede einzelne Ausgabe so eingerichtet werden, daß mit möglichst geringen Kosten der möglichst große Erfolg erzielt werde. Im heutigen Staatsleben wird die Sparsamkeit im Staatshaushalt vorzüglich durch die constitutionelle Budgetwirthschaft erzielt, d. h. dadurch, daß die Staatsregierung von der Volksvertretung die Mittel zur Durchführung der Staatsaufgaben verlangt, während die Volksvertretung ihrerseits prüft, inwieweit das Bedürfniß nach den Leistungen der Staatsregierung den für diese Leistungen verlangten Aufwand auch wirklich rechtfertigt. Die Staatsregierungen sind dabei häufig geneigt, ihre Thätigkeit auszudehnen und stets wachsende Mittel hiefür zu beanspruchen, während die Volksvertretungen in der Absicht zu sparen, leicht geneigt werden, zu wenig Ausgaben zu bewilligen. Die Budgetverhandlungen, welche die Ausgaben und Einnahmen feststellen sollen, gestalten sich häufig zu Compromissen, indem die Regierungen manche Einschränkung ihrer Ausgabe und somit auch ihrer Thätigkeit überhaupt sich gefallen lassen, während andrerseits die Volksvertretungen veranlaßt werden, nicht allzuängstlich am Ersparnißprincip festzuhalten.

Ein wichtiger Gesichtspunkt bei der Betrachtung der Staatsausgaben ergibt sich aus ihrer Vertheilung über das Land; je nachdem nämlich die Bedürfnisse, welche mit den Staatsausgaben bestritten werden, solche des ganzen Landes oder blos einzelner Landestheile sind. Reiner Localbedarf, d. h. Ausgaben, an welchen nur einzelne Landestheile interessirt sind, gehört nicht in den Bereich des Staatshaushalts; sondern es werden für solchen Localbedarf kleinere Haushalte (der Provinzen, Kreise, Bezirke, Gemeinden) eingerichtet. Es ist bei manchen öffentlichen Ausgaben keineswegs leicht zu entscheiden, ob sie in den Bereich des Centralstaatshaushalts gehören oder solchen kleineren Haushalten zuzuweisen sind. Die Bildung dieser kleinerer, aber doch öffentlicher, Haushalte neben dem Staatshaushalt hat den Vortheil, Angelegenheiten, welche von localem Interesse sind, auch in entsprechender Weise behandeln zu können;

sie veranlaßt einerseits manche Ersparniß, andrerseits manches freiwillig dem Gemeinwohl gebrachte Opfer und führt das Volk durch Selbstverwaltung zur politischen Reife. Gemeindehaushalte namentlich bestehen seit lange und sind in neuerer Zeit über die Nothwendigkeit hinaus eingeschränkt worden. Die neueren Staatenbildungen haben sehr complicirte Haushalte nöthig gemacht; nämlich dann, wenn mehrere Staaten als Staatenbund oder Bundesstaat, durch sog. Realunion zu einem größeren Ganzen zusammengefügt sind, welches Ganze auch wieder gemeinsame Angelegenheiten hat und gemeinsame Ausgaben machen muß. (So im deutschen Reiche, in Oesterreich-Ungarn, der Schweiz u. a.).

Manche andere Gesichtspunkte, die bei der Betrachtung der Staatsausgaben zu berücksichtigen wären, können hier blos erwähnt werden; so der Unterschied von ordentlichen und außerordentlichen und bei den ordentlichen wiederum jener von ständigen (gleiche Ausgabensummen Jahr für Jahr) und unständigen Ausgaben.

In eine Betrachtung der einzelnen Arten von Staatsausgaben einzugehen, würde hier zu weit führen. Erwähnt mag indessen doch werden, daß unter den Ausgaben der modernen Culturstaaten die für Militär, für Verzinsung und Tilgung der Staatsschuld und für die Finanzverwaltung bei weitem die bedeutendsten sind. Die Ausgaben für andere Staatszwecke: für Polizei und Justiz, für Bildungswesen und Volkswirthschaftspflege sind den vorher genannten gegenüber nur unbedeutend. Aber gerade die Ausgaben für Militär und Staatsschuld haben den Gesammtaufwand der jetzigen Staaten zu einer Höhe hinauf geschraubt, daß ein Fortwirthschaften in dieser Weise nur noch mit den schwersten Opfern möglich ist und allenthalben nach neuen Einnahmsquellen gesucht werden muß.

III. Die Staatseinnahmen.

Arten der Staatseinnahmen. Die Staatseinnahmen sind ordentliche, d. h. solche, welche sich regelmäßig von Periode zu Periode wieder ergeben, und außerordentliche. Die ersteren und bei weitem wichtigeren zerfallen wieder in zwei Hauptgruppen: Privaterwerb der Regierungen und staatswirthschaftliche Einkünfte. Der Privaterwerb der Regierungen (das Domänen-Einkommen) fließt dem Staate aus dessen wirthschaftlichen Unternehmungen, die er in Concurrenz mit der Privatunternehmung seiner Angehörigen betreibt, zu: aus landwirthschaftlichen Gütern, Waldungen, Berg- und Hüttenwerken, gewerblichen Anlagen; aus Handels-, Geld- und Bankgeschäften und aus Transportunternehmungen (Staatseisenbahnen u. s. w.) — Die staatswirthschaftlichen Einkünfte sind jene, welche dem Staate nicht wie einem Privatunternehmer, sondern auf Grund des öffentlichen Rechtes zufließen; sie zerfallen in drei Hauptgruppen: Regalien, Gebühren und Steuern.

Der Privaterwerb des Staates. Allgemeines. Selbst wo der Staat bei vollständig freier Concurrenz der Privatunternehmungen wirthschaftet, hat seine Wirthschaft in ihren Grundsätzen wie in deren Ausführung manches Eigenthümliche. Das tritt bei den verschiedenen Arten des Privaterwerbs des Staates deutlich hervor. Mag es sich nun um diesen oder jenen Erwerbszweig handeln: immer ist der Staat genöthigt, nicht blos auf dem rein finanziellen Standpunkte des höchstmöglichen Ertrags zu beharren, sondern

er wird jederzeit auch den wirthschaftspolitischen Standpunkt nicht ganz verlassen können. Er muß sich immer fragen, wie weit der Betrieb von gewinnbringenden Unternehmungen finanziell und wirthschaftspolitisch gerechtfertigt sei.

Landwirthschaftliche Domänen (Domänen im engeren Sinne). Die landwirthschaftlichen Domänen bildeten früher den wichtigsten Bestandtheil des staatlichen Privaterwerbs. Heutzutage ist ihre Bedeutung sehr geschwunden. Heutzutage sieht man in den landwirthschaftlichen Domänen längst nicht mehr weder die sicherste noch die ergiebigste Art des Staatseinkommens, sondern geht von dem Grundsatze aus, daß diese Domänen überhaupt nur dann vom Staate beibehalten werden sollen, wenn sie für irgend welche Zwecke der Staatsverwaltung nothwendig sind, außerdem aber besser in Privateigenthum übergeführt werden sollen. So lange sie jedoch im Staatseigenthum sind, müssen sie in einer Weise verwaltet werden, welche entweder den höchsten wirthschaftlichen Reinertrag sichert oder den passenden Uebergang der Domänen in das Privateigenthum vorbereitet. Für die finanzielle Verwaltung der Domänen sind zwei Grundformen möglich: die eigene Verwaltung und die Verpachtung. Letztere kann wieder in verschiedener Art eingerichtet werden: als Verpachtung auf bestimmte Zeit, als Erbpacht oder als sog. Gewährsverwaltung (d. i. jene Form der Verpachtung, wobei ein Pächter oder Verwalter für einen bestimmten Minimalertrag haftet, dagegen vom Mehrertrag einen bestimmten Antheil erhält). Keine dieser Arten der Benützung ist die absolut richtige; welche gewählt werden soll, hängt immer von thatsächlichen Umständen ab. Besonders schwierige Fragen bezüglich der Domänen ergeben sich, wenn es sich darum handelt, ob und in welcher Art Domänen veräußert werden sollen.

Die Staatsforsten, in vielen Staaten einen höchst werthvollen Bestandtheil des Staatseigenthums bildend, sind als Wirthschaftsobject vorzüglich für den Staatsbetrieb geeignet. Die Wälder sind für die Volkswirthschaft nicht allein wegen der Holzversorgung wichtig, sondern auch als Erhalter der Feuchtigkeit und des Klimas und deßhalb, weil sie oft die einzig mögliche Bodennutzung bieten. Diese volkswirthschaftliche Wichtigkeit der Waldungen gestattet in der Regel weder einen Uebergang in die Privatwirthschaft noch eine blos das finanzielle Interesse beachtende Bewirthschaftungsweise.

Staatsberg- und Hüttenwerke und Salinen. Manche europäische Staaten besitzen noch derartige Werke. Die Frage, ob es passend sei, dieselben beizubehalten, ist keine blos finanzielle, sondern auch eine volkswirthschaftliche. Im Allgemeinen eignet sich der Bergwerks- und Hüttenbetrieb (letzterer noch weniger) nicht für den Staat, dessen Betriebsweise eine zu schwerfällige ist. Man strebt daher darnach, wenn nicht anderweitige Rücksichten entgegenstehen, die Staatsberg- und Hüttenwerke zu veräußern, umsomehr, als die meisten Staatsbergwerke keineswegs glänzend rentiren. Etwas anders stellt sich der Betrieb der Salinen dar, theils wegen seiner Einfachheit, theils auch wegen der Besteuerung des Salzes.

Industrielle Anlagen des Staats. Fabriken sind noch weniger für den Staatsbetrieb geeignet. Wenn trotzdem dergleichen bestehen, ist auch der finanzielle Zweck Nebensache; die Anstalten haben in der Regel den volkswirthschaftlichen Zweck, als Musteranstalten zu dienen; namentlich im Gebiet der Kunstindustrie (Porcellan- und Teppichfabriken, Glasfabriken, Webereien &c.). Manche solche Anstalten sind auch aus landwirthschaftlichen Domänen hervor-

gegangen (Brauereien rc.). Wieder andere verfolgen den Zweck, den eigenen Bedarf des Staats an gewissen Gütern zu befriedigen (Gewehrfabriken rc.); was aber durch die Privatindustrie eben so gut geschieht. Heutzutage sind wohl die meisten Staatsfabriken überflüssig, kostspielig und veraltet und nur ausnahmsweise noch als Musteranstalten gerechtfertigt.

Einnahmen aus Handels-, Geld- und Bankgeschäften, welche vom Staate aus betrieben werden, kommen seltener vor. Eigentliche Handelsgeschäfte sind für den Staatsbetrieb wegen seiner Schwerfälligkeit am wenigsten geeignet. Sie knüpfen sich aber doch, wenn auch nur als ein Theil der Betriebsaufgabe, an manche andere Unternehmungen des Staats an, z. B. an die Verwaltung von Domänen, Forsten, Bergwerken und industriellen Anlagen. Wenn möglich, sollten sie von denselben getrennt oder wenigstens das eigentliche Speculationsmoment dabei eingeschränkt werden. Für eine Colonialmacht kann unter Umständen der auf Staatsrechnung betriebene Handel mit den Colonialproducten wichtig sein; aber selbst ihn überträgt man besser einer einzelnen Privatunternehmung (so in Holland an die Niederländische Handelsgesellschaft), oder überläßt ihn der freien Concurrenz. (Den Staatshandel mit Monopolartikeln betr. siehe unten.)

Etwas anders stellt sich die Frage bezüglich der Bankgeschäfte. Einestheils hat jeder größere Staat fortwährend Geldgeschäfte auszuführen, bei welchen die Vermittlung einer Bank sehr nützlich ist; anderntheils ist auch der Betrieb der gewöhnlichen Bankgeschäfte durch den Staat technisch nicht allzuschwierig; zudem kann eine Staatsbank das Notengeschäft übernehmen und besser als die Privatbanken das Bedürfniß einer Centralisation des Geld- und Bankgeschäftes befriedigen. Der Einfluß, welchen der Staat etwa mittelst solcher Banken auf den Geldmarkt gewinnen kann, erscheint für die Volkswirthschaft keineswegs bedenklich. Ebensowenig kann man behaupten, daß eine solche Staatsbank zu viel Veranlassung habe, einseitig dem Creditbedarf gewisser Geschäftskreise zu dienen. Dagegen hat die durch den Staatsbankbetrieb herbeigeführte enge Verbindung der Staatsfinanzen mit dem Geld- und Creditwesen des Landes wohl manches gegen sich und ist Grund genug, daß heutzutage Staatsbanken zu seltenen Ausnahmen gehören (Russische Reichsbank, Kgl. Bank in Nürnberg). Dagegen hat man für zweckmäßig eine Geschäftsverbindung des Staats mit Privatbanken erkannt, welche es möglich macht, die momentan verfügbaren Staatsgelder anzulegen. Für diese Staatsdepositen und die Vortheile, welche die Banken aus einer solchen Verbindung mit dem Staate (namentlich auch aus einem etwa gewährten Notenprivilegium) ziehen, müssen sie Gegenleistungen machen, welche entweder in Depositalzinsen, gewissen Darlehen, in einer Betheiligung am Reingewinn u. a. bestehen können.

Einnahmen aus Transportunternehmungen. Manche der neueren Transportunternehmungen werden in vortheilhafter Weise durch den Staat betrieben. So namentlich die Post, die Telegraphen und Eisenbahnen. Aus volkswirthschaftlichen Rücksichten dürfen aber diese Anstalten vom Staate nicht blos zur Erzielung hoher Reingewinnste benützt werden. Andrerseits dürfen sie auch nicht so verwaltet werden, daß durch eine allzuwohlfeile Benützung derselben die Staatskasse Schaden leidet. (Post- und Telegraphenbetrieb, bei welchem die Privatconcurrenz beschränkt ist, gehören zu den Regalien (s. u.). Was dagegen die Staatseisenbahnen betrifft, so kann hier auf das verwiesen werden, was im VI. Abschnitt hierüber mitgetheilt ist.) Auch Schifffahrts-Canäle befinden sich mitunter in Staatseigenthum, sowie Dampfschifffahrtsunterneh-

mungen (auf dem Bodensee von Bayern, Württemberg und Baden). Derartige Unternehmungen bilden indessen keine bedeutende Einnahmsquellen für den Staat.

Die Gebühren. Gebühren sind solche Beiträge zu den Staatseinnahmen, welche von Einzelnen dann bezahlt werden müssen, wenn dieselben eine Staatseinrichtung oder Staatsbehörde benützen oder bemühen. Die Staatseinrichtungen, für welche die Gebühren bezahlt werden, sind aber nicht etwa wegen der Gebühren geschaffen; sondern die Gebühren haben nur den Zweck, die Kosten nothwendiger Staatsanstalten ganz oder theilweise zu decken. Als Staatseinnahmen leiden sie an manchen Unvollkommenheiten, welche eine Neueinführung von Gebühren oder eine Steigerung der bestehenden erschweren oder nicht rathsam scheinen lassen.

Die Gebühren können in verschiedenen Formen erhoben werden. Sehr beliebt ist die Form der Stempelgebühr. Die Stempelform kann jedoch nicht nur zur Erhebung von Gebühren, sondern auch zur Erhebung gewisser Steuern (z. B. Wechselstempelsteuer) benützt werden. Die Stempelpflicht ist eine sehr bequeme Form, Gebühren und Steuern zu erheben, aber keineswegs eine besondere Art von Gebühren. Man unterscheidet den Werths- oder Gradationsstempel, welcher bei solchen Urkunden, welche sich um Geldsummen handeln, nach der Höhe dieser Summen abgestuft ist, und den Klassenstempel, für welchen je nach dem Inhalte der zu stempelnden Urkunden gewisse Abstufungen der Stempelpflicht bestehen.

Unter den Gebühren, welche in den verschiedenen Zweigen der Staatsverwaltung vorkommen, sind die wichtigsten die Gebühren aus der Rechtspflege (Sporteln), welche einen Theil der Kosten der Rechtspflege zu ersetzen bestimmt sind. Sie brauchen jedoch nicht die ganzen Kosten derselben zu decken, da die Gerichte und ihre Thätigkeit nicht allein denen, welche gerade Processe führen &c. nützen, sondern der Gesammtheit. Um die Gebühren für die Rechtspflege drehen sich die schwierigsten Fragen des Gebührenwesens überhaupt. Im Gebiete der Volkswirthschaftspflege kommen sehr mannigfache Gebühren vor (Brücken- und Straßengelder, Fluß- und Canalzölle, Hafengelder, Concessionsgebühren, Patentgebühren &c.). Derartige Gebühren können verhältnißmäßig die höchsten sein, weil der Einzelne, der sie bezahlt, sie für einen materiellen Vortheil, den er von einer Staatseinrichtung genießt, entrichtet. Außerdem kommen Gebühren aber auch in den anderen Zweigen der Staatsverwaltung, wenn auch in geringerem Umfange, vor.

Die Regalien. Regalien sind ausschließliche Vorrechte des Staats auf den Betrieb gewisser wirthschaftlicher Unternehmungen. Ein solches ausschließliches Vorrecht kann seinen Grund entweder in einem volkswirthschaftlichen oder in einem finanziellen Interesse haben.

Aus volkswirthschaftlichen Gründen werden Regalien vom Staate in Anspruch genommen und behauptet, wenn die betreffenden Unternehmungen solche sind, die im allgemeinen Interesse am besten vom Staat betrieben werden. Derartige Regalien werden vernünftigerweise nach dem Princip der Gebühren verwaltet (gebührenähnliche Regalien); d. h. man benützt sie nicht zur Erzielung hoher Reingewinnste, sondern zur Bestreitung (und Amortisation) der betreffenden Einrichtungen. Hieher gehören das Postregal, das Telegraphen- und Münzregal. Letzteres namentlich ehedem als gewinnbringendes Geschäft angesehen und vielfach mißbraucht, wird heutzutage nur noch im Interesse des Verkehrs, des Bedarfs nach Umlaufsmitteln verwaltet.

Aus finanziellen Gründen werden diejenigen Regalien betrieben, welche man mit Vorliebe als Staatsmonopole bezeichnet und welche den Zweck haben, durch Ausschluß der Privatconcurrenz dem Staate von gewissen wirthschaftlichen Unternehmungen, die er betreibt, einen ungewöhnlich hohen Ertrag zu gewähren. Diese Regalien sind nichts anderes, als eine besondere Art von Steuern. Die wichtigsten derselben sind: das Tabaksmonopol, in vielen europäischen Staaten als eine sehr ergiebige Form der Tabakbesteuerung eingeführt; das Salz- und Salpeterregal; das Lotterieregal. Das Bergwerksregal ist gänzlich veraltet. Die Monopole sind meist in einer Zeit entstanden, in welcher ohne Berücksichtigung der Volkswirthschaft blos der momentane Vortheil der Staatskasse im Auge behalten war; viele hier nicht genannte sind aus der heutigen Finanzwirthschaft verschwunden und die noch bestehenden finden ihren Entschuldigungsgrund nur darin, daß man nicht weiß, wie der Ausfall zu decken sei, den ihre Aufhebung in den Staatseinnahmen verursachen würde.

Die Steuern. Steuern sind jene Abgaben, welche von den Staatsangehörigen nicht als besondere Vergütungen für gewisse Leistungen der Staatsbehörden, sondern als allgemeine Beiträge zu den Gesammtausgaben des Staats (oder der Gemeinden ꝛc.) erlegt werden. Sie liefern in den meisten Staaten den größten Theil der Staatseinkünfte. Die Steuerpflicht der Staatsangehörigen ist eine allgemeine und für alle Staatsangehörigen gleiche. Allerdings nur gleich in dem Sinne, daß jeder Staatsbürger nach Maßgabe seiner Steuerfähigkeit besteuert werden soll. Die nothwendige Schonung der Volkswirthschaft erfordert eine derartige Einrichtung des Steuerwesens, daß die Steuern nicht aus dem vorhandenen Capitalvermögen, sondern aus dem laufenden Einkommen des Volkes bestritten werden können.

Die Wirkungen der Steuern auf die ganze Volkswirthschaft sind mannigfach und weittragend. Die nächste Wirkung der Steuerzahlung ist entweder eine Beschränkung der Consumtion des Besteuerten oder eine erhöhte Erwerbsanstrengung desselben. Die Steuern verschieben häufig das Einkommen verschiedener Volksklassen und Unternehmungen. Eine Ueberwälzung der Steuern findet statt, wenn diejenigen, die durch die Steuern zunächst getroffen sind, sich dafür entschädigen, indem sie zu ihren Gunsten eine Veränderung in den Preisen gewisser Waaren oder Leistungen veranlassen. Eine solche Ueberwälzung ist bei den verschiedenen Arten von Steuern mehr oder weniger möglich, in vielen Fällen (bei den indirecten Steuern) von der Staatsregierung ja sogar vorausgesehen und beabsichtigt.

Das Steuerwesen der modernen Culturstaaten bildet ein zusammenhängendes Ganzes, welches seit geraumer Zeit vielfach geordnet und vereinfacht wurde. Eine große Schwierigkeit dieser Ordnung und Vereinfachung liegt in den Veränderungen und Neubildungen der Staaten.

Die Wirkungen der Steuern hängen nicht allein von der Höhe derselben, sondern auch von den äußeren Einrichtungen der Steuererhebung ab. Diese äußeren Einrichtungen beziehen sich einestheils auf die Festsetzung der Steuerpflicht, anderntheils auf die eigentliche Steuererhebung.

Die Steuern werden gewöhnlich in directe und indirecte unterschieden. Man unterscheidet richtiger Schatzungen (wo Einkommen und Vermögen als Maßstab der Steuerpflicht genommen werden) und Verbrauchs- oder Aufwandsteuern; ordentliche und außerordentliche Steuern u. s. f. Die

Gegensätze der directen und indirecten Steuern, der Schatzungen und Aufwandsteuern decken sich beinahe.

Schatzungen. Hierunter versteht man jene Hauptgruppe von Steuern, wobei die Steuerfähigkeit der Steuerpflichtigen ermittelt und ihnen darnach die Steuer aufgelegt wird. Die Schatzungen werden demnach als directe Steuern von jenen erhoben, welche man endgültig belasten will. Bei der Prüfung der Steuerfähigkeit kann man sich entweder an das Einkommen oder an das Vermögen der Steuerpflichtigen halten, um die Schatzungen in gerechter Weise nach der wirklichen Leistungsfähigkeit auszumessen. Eine ganz genaue Erforschung des reinen Einkommens, das jeder Steuerpflichtige in jedem Jahre bezieht, ist freilich unmöglich; man begnügt sich also mit der Erforschung eines annähernden mittleren Einkommens. Die Ermittlung desselben erfordert die Anlegung von Steuerbüchern (Katastern) und von jährlichen Erhebungslisten. Die Schatzungen sind entweder 1. Einkommenssteuern, wie die allgemeine Einkommensteuer (die wiederum entweder als einzige directe Steuer, oder neben anderen directen Steuern, die aber ebenfalls das Einkommen treffen, bestehen kann); die Grundrentensteuer (die älteste und bedeutendste unter den Schatzungen), die Gewerbesteuer, Capitalrentensteuer und Lohnsteuer; oder 2. Vermögenssteuern, wie die allgemeine Vermögenssteuer, die Grundsteuer, die Haussteuer, die Erbschaftssteuer. Die allereinfachste Steuer, nämlich die Kopf- und Personalsteuer ist nur insofern eine Schatzung, als man dabei aus der bloßen Existenz des Besteuerten schon auf ein Minimum von Steuerfähigkeit schließt.

Aufwandsteuern. Diese Steuerart verzichtet auf die Ermittlung des Einkommens oder Vermögens und trifft den Aufwand oder die Consumtion der Staatsangehörigen in der Voraussetzung, daß der Aufwand dem Einkommen durchschnittlich entspreche. Der Einzelne kann sich dieser Steuer demnach entziehen, wenn er den besteuerten Aufwand unterläßt. Werden die Aufwandsteuern auf den Verbrauch ganz unentbehrlicher Dinge gelegt, dann üben sie einen schweren Druck auf die minder bemittelten Volksklassen aus und sind deßhalb verwerflich. Eine vortheilhafte Eigenschaft derselben liegt dagegen darin, daß sie von den Steuerpflichtigen in ganz kleinen oft unmerklichen Beträgen geleistet werden. Für die Staatskasse ist der Ertrag, sofern diese Steuern länger bestehen, nicht so ungewiß, als man glauben möchte, da der durchschnittliche Aufwand Jahr für Jahr ziemlich gleich bleibt. Dagegen liegt eine sehr schädliche Seite der Aufwandsteuern in dem Reiz zur Steuerdefraudation, den sie enthalten und gegen welchen — oftmals lästige — Strafbestimmungen wirken müssen.

Direct erhobene Aufwandsteuern sind selten und pflegen auch nur wenig einzutragen. Die gebräuchlichste derselben ist die Wohnungssteuer.

Die meisten Aufwandsteuern sind indirecte Steuern, d. h. solche, welche von dem Verkäufer irgend einer Waare an den Staat bezahlt und in dem höheren Preise, den er für seine Waare dann verlangt, auf die Consumenten übergewälzt werden. Diese indirecten Aufwandsteuern zerfallen in zwei Gruppen: die Accisen (Aufschläge) und die Zölle.

Accisen oder Aufschläge sind jene Steuern, welche von gewissen Waaren im Inneren des Landes bei Gelegenheit eines hiezu geeigneten Vorganges während der Production oder des Umsatzes erhoben werden. Diese alte Steuerart ist heutzutage in manchen Staaten die wichtigste und überall üblich. Die gebräuchlichsten Arten derselben sind: die Mahlaccise (Mahlsteuer), von dem

zum Mahlen bestimmten Getreide zu entrichten, ehe es auf die Mühle gebracht wird; aber schädlich, weil einen unentbehrlichen Gegenstand zu sehr belastend; die Fleischaccise, entweder nach dem Gewicht oder nach der Stückzahl des Schlachtviehs bezahlt (nach oder vor dem Schlachten); der Weinaufschlag, entweder sogleich nach dem Keltern oder bei dem Einkellern der Wirthe und Consumenten erhoben; der Bieraufschlag, entweder (als Malzaufschlag) beim Schroten des Malzes oder beim Einmaischen oder beim Brauen selbst, schwieriger von dem gebrauten Vorrath zu erheben; die Branntweinsteuer, ebenfalls nach verschiedenen Methoden zu erheben; die Tabaksteuer, beim Anbau oder Verkauf des Rohtabaks, bei der Fabrikation oder dem Kleinverkauf zu erheben; die Salzsteuer; die Rübenzuckersteuer. Neben diesen wichtigsten sind aber auch noch manche andere Gegenstände zur Accise herangezogen worden. (Ueber die im deutschen Reiche eingeführten Aufschläge siehe ausf. im II. Bd. S. 119 ff.)

Zölle werden beim Uebergange von Waaren über die Landesgränze erhoben und sind entweder Schutzzölle (ausführl. S. 384) oder Finanzzölle (ausführl. darüber, wie über die Erhebung der Zölle siehe im II. Bd. S. 76 ff.). Auch die Zölle bilden in den heutigen Staaten eine der wichtigsten und trotz mancher Nachtheile in keiner Weise zu ersetzenden Einnahmsquellen.

IV. Verhältniß von Staatseinnahmen und Ausgaben. Staatsschulden.

Gleichgewicht von Einnahmen und Ausgaben. Die Ordnung des Staatshaushalts verlangt, daß die Einnahmen bezüglich ihrer Höhe und ihrer Fälligkeitstermine nicht hinter den Ausgaben zurückbleiben. Geschieht dieß dennoch, so tritt ein Deficit ein. Jenes Gleichgewicht muß schon im Voraus bei der Aufstellung des Voranschlags (Budgets) für jede Wirthschaftsperiode hergestellt werden; im Voranschlage müssen Ausgaben und Einnahmen bilanciren, d. h. sich decken.

Die gewöhnlichen Verhältnisse in den modernen Staaten sind derart, daß mit den sich erweiternden Aufgaben des Staats auch seine Ausgaben allmählig anwachsen und daher immer neue Einkünfte aufgesucht werden müssen. Es frägt sich dann stets, ob die Ausgaben wichtig genug sind, um eine Steigerung der Einnahmen zu veranlassen und ob eine solche Steigerung möglich ist, ohne die Volkswirthschaft zu überbürden. Man kann weder behaupten, daß die Ausgaben durch die erzielbaren Einnahmen, noch daß die Einnahmen ausschließlich durch die zu machenden Ausgaben bestimmt werden dürfen. Einnahmen und Ausgaben müssen sich vielmehr wechselseitig bestimmen.

Staatsschulden. Wenn während eines bestimmten Abschnitts des Staatshaushaltes (während einer Finanzperiode) die Ausgaben den Voranschlag übersteigen oder die Einnahmen hinter demselben zurückbleiben, so tritt, wie erwähnt, ein Deficit ein, das man als acutes bezeichnet. Wird dasselbe nicht in den nächsten Finanzperioden durch Ueberschüsse gedeckt, so kann es zu einem chronischen Deficit werden. Reichen die ordentlichen Einkünfte nicht hin, um die Ausgaben zu decken, so ist man zunächst auf außerordentliche Hülfsquellen angewiesen (Verbrauch angesammelter Capitalien, Verkauf von Staatseigen-

thum). Es ist jedoch schon ein Zeichen von Zerrüttung des Staatshaushaltes, wenn außerordentliche Einnahmen verwendet werden, um ordentliche, regelmäßig wiederkehrende Ausgaben zu decken.

Sind aber keine außerordentliche Hülfsquellen vorhanden, so ist man genöthigt, Schulden zu machen. Die Benützung des Staatscredits und die Schulden sind in den letzten Jahrhunderten zu einem der wichtigsten Gegenstände des Staatshaushaltes geworden.

Die Benützung des Staatscredits zum Schuldenmachen bewirkt, daß die Capitalien, die dem Staat geliehen werden, anderen wirthschaftlichen Functionen entzogen werden. Sie bewirkt ferner eine Verschiebung des Volkseinkommens, indem für Ausgaben der Gegenwart die künftigen Generationen Zinsen und Tilgungsbeiträge zahlen müssen. Den Capitalisten freilich bietet die Staatsschuld Gelegenheit zur Capitalsanlage, den Speculanten Gelegenheit zum Effectenhandel. Der Staatsregierung schafft das Vorhandensein einer Schuld in ihren Gläubigern eine conservative, am Bestande des Staats interessirte Partei; andrerseits ist aber eine große Schuld ein wesentliches Hinderniß für eine Regierung. Ein Staat mit nur geringer Schuldenlast hat unter sonst gleichen Umständen jedenfalls freiere Hand in der Politik, als ein mit Schulden überlasteter. Es kann demnach die Benützung des Staatscredits nur durch die dringende Nothwendigkeit gerechtfertigt werden.

Der Staatscredit hat seine Grundlagen in dem Zahlungswillen und in der Zahlungsfähigkeit des creditsuchenden Staates. Der Zahlungswille ergibt sich zumeist aus der bisherigen Finanzgeschichte eines Staates; seine Zahlungsfähigkeit aus dem Zustande der Volkswirthschaft und des Finanzwesens; aus der Höhe der vorhandenen Steuern und Schulden; aus dem Fortgange der Verzinsung und Tilgung dieser Schulden; aus den übrigen Umständen, welche auf den dauernden Bestand und die Kraft des Staatswesens schließen lassen. Wie weit der Credit eines Staats ausgedehnt werden kann, zeigt sich an den Summen, die der Staat geliehen erhält und an den Zinsen, die er bezahlen muß.

Arten der Staatsschulden. Man unterscheidet

1. Erzwungene Staatsschulden, unter welche rückständige Ausgaben, Steueranticipationen (geforderte Steuervorschüsse), Cautionscapitale der Staatsbeamten, eigentliche Zwangsanleihen und die Ausgabe von Staatspapiergeld zu rechnen sind.

Das Papiergeld ist eine Staatsschuld ganz eigenthümlicher Art: unverzinslich, im Besitze stets wechselnder Staatsgläubiger, durch Annahme des Papiergelds an den Staatskassen fortwährend getilgt und durch Wiederausgabe immer auf's neue eingegangen. Die Unverzinslichkeit dieser Schuld und die Leichtigkeit der Ausgabe von Papiergeld verleihen dieser Finanzoperation etwas sehr Verlockendes — trotz ihrer Gefährlichkeit. In guten Finanzzuständen ist der Umlauf einer mäßigen Menge Papiergeldes unschädlich; ja dasselbe wird sogar, wie die Banknoten und andere Geldsurrogate, vom Verkehr gerne genommen und als bequemes Zahlmittel im Umlauf gehalten. Aber bei finanziellen oder politischen Bedrängnissen wird das Papiergeld gefährlich.

Um das Papiergeld al pari zu erhalten, muß der Staat in den Einwechselungskassen entsprechende Baarvorräthe halten, die in der Regel unverzinslich sind. Läßt sich das Papiergeld nicht al pari halten, so werden die Inhaber geschädigt. Der Preis des Papiergelds beruht blos auf dem Credit dessen, der es ausgibt. Der Umlauf dieses Geldes wird durch das Bedürfniß

darnach bedingt; die Regierung darf durchaus nicht mehr Papiergeld ausgeben, als der Handel begehrt; sonst strömt das Papiergeld massenhaft zu den Staatskassen zurück. Das Papiergeld, welches jederzeit gegen Baar eingelöst wird, behält den Paricurs. Sofortige Einlösung und weise Beschränkung der Ausgabe sind die Mittel, das Papiergeld ungefährlich zu machen; diese Mittel wurden jedoch im Laufe der Finanzgeschichte schon arg vernachlässigt.

2. Freiwillige Anleihen haben entschieden den Vorzug vor erzwungenen. Sie werden entweder als schwebende Schuld zu vorübergehender Aushülfe oder als consolidirte Schuld auf längere Zeit aufgenommen.

a) Schwebende Schulden, welche in Folge vorübergehenden Deficits entstehen, können bei großen Banken mittelst bald heimzahlbarer Anlehen eingegangen werden. Manchmal haben Regierungen für die schwebende Schuld Obligationen in der Form sog. Schatzkammerscheine (exchequer bills) ausgegeben.

b) Anleihen der consolidirten Schuld, d. h. solche, welche längere Zeit fortbestehen. Bei diesen sind bezüglich der Verzinsung und Rückzahlungsbedingungen wieder verschiedene Abarten möglich. Anlehen, die zu bestimmter Zeit rückzahlbar sind, können für die Regierungen unbequem werden; noch mehr Anlehen mit freier Kündbarkeit für Gläubiger und Schuldner. Deßhalb sind heutzutage die bei weitem beliebtesten Arten von Anleihen solche, welche vom Gläubiger nicht gekündet werden können, sondern ihm blos das Recht auf Zinsengenuß gewähren (in Frankreich Rente genannt). Die den Staatsgläubigern hiefür gegebenen Obligationen bilden ein Hauptobject des Effectenhandels (vergl. ausführlich im V. Abschnitt).

Lotterieanlehen gewähren den Gläubigern außer der zugesicherten späteren Rückzahlung des Capitals auch die Hoffnung auf außerordentliche Gewinnste. Bei diesen Lotterieanlehen sind mannigfache Modificationen der Bedingungen, der Größe und Vertheilung der Gewinnste möglich.

Die gewöhnlichen Arten von Staatsanleihen werden zu Stande gebracht, indem entweder die Capitalisten aufgefordert werden, Beiträge (zu dem vorher bestimmten Zinsfuß) zu zeichnen, wobei die Hauptschwierigkeit in der richtigen Bestimmung des Zinsfußes liegt; oder indem die Anleihe im Ganzen an ein Bankhaus oder an ein Consortium von Bankhäusern vergeben wird. Die Bankhäuser vermitteln sodann den Zufluß des Privatcapitals in die Staatsanleihe, indem sie den Verkauf der Oligationen übernehmen. Dafür empfangen die Bankhäuser entweder eine besondere Provision oder sie gewinnen am Curs beim Obligationenverkauf.

Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden. Für die Verwaltung der Staatsschulden sind entweder besondere Behörden und Kassen (Schuldverwaltungs-, Amortisations- oder Schuldentilgungskassen) gegründet oder große Banken damit beauftragt. Die Hauptgeschäfte der Schuldverwaltung sind die Verzinsung und die Heimzahlung der Schuld.

Bei der Verzinsung der Staatsschulden, welche als eine der wichtigsten Pflichten des Staats angesehen werden muß, ist eine Hauptfrage jene der Zinsreduction (Rentenconversion). Ueberschreitung des Pari durch die höchstverzinslichen Staatspapiere zeigt an, daß eine Zinsreduction möglich sei. Wenn dieß der Fall ist, muß sie im Interesse der Steuerzahler und der Staatscasse auch vorgenommen werden. Eine Zinsreduction setzt voraus, daß die Finanzverwaltung die Summen bereit halte, um jenen Gläubigern, welche sich die Zinsreduction nicht gefallen lassen wollen, ihr Guthaben auszuzahlen und

daß die Mehrzahl der Staatsgläubiger sich wegen mangelnder anderer Capitalsanlageplätze bewogen fühle, ihre Capitalien dem Staat auch gegen mäßigere Zinsen zu belassen. Eine Ungerechtigkeit liegt in diesem Verfahren durchaus nicht.

Die Tilgung der Staatsschuld ist ebenfalls, und zwar im Hinblick auf die kommenden Generationen, eine ernste Pflicht einer guten Finanzverwaltung. Als Mittel zur Tilgung können ordentliche wie außerordentliche Einnahmen verwendet werden. Einen eigenen Tilgungsfond zu schaffen, ist nicht nöthig; zweckmäßiger eine freie Tilgung in der Weise, daß in jeder Finanzperiode so viel von der vorhandenen Schuld zurückbezahlt wird, als unter den gegebenen Verhältnissen möglich ist. Die Tilgung erfolgt je nach Maßgabe der bei Contrahirung der Anleihen eingegangenen Bedingungen und des Zinsfußes der verschiedenen Schuldarten. Begreiflicherweise wird man jene Schulden zuerst tilgen, deren Tilgung für die Staatscasse am vortheilhaftesten ist; also zuerst jene Obligationen zurückkaufen, welche die höchsten Zinsen tragen.

Zur Schuldentilgung gehört auch die Wiedereinziehung eines unter pari gesunkenen Papiergelds.

(Nach K. H. Rau: „Grundsätze der Finanzwissenschaft", wo sich auch die übrige Literatur über den Staatshaushalt angegeben findet).

Register zur Handelsgeographie.

